参考資料２

中央環境審議会
大気・騒音振動部会
自動車排出ガス総合対策小委員会
第３回

（令和８年９月１５日開催）

環境省水・大気環境局

中央環境審議会大気・騒音振動部会
自動車排出ガス総合対策小委員会
第３回
議　事　録

１．日　　時　　令和８年９月１５日（火）１０：０５～１２：２６

２．場　　所　　ハイブリッド会議

３．出 席 者

（委員長）　　飯田　訓正
（臨時委員）　大久保　規子
　　森川　多津子
（専門委員）　織　　朱實
　　草鹿　仁
　　村木　美貴
　　横田　久司
（オブザーバー）　石田　真也
　　小林　雅文
　　東條　左絵子
　　中里　直之

（事務局）　堀江モビリティ環境対策課長
　　篠原モビリティ環境対策課総括補佐
　　吉本モビリティ環境対策課長補佐
　　木村モビリティ環境対策課係長

４．議　　題

（１）これまでの小委員会における御意見と対応状況等について
（２）自動車排出ガス総合対策に関するヒアリング
　　［１］埼玉県
　　［２］千葉県
　　［３］東京都

［４］神奈川県

［５］九都県市首脳会議

［６］愛知県

［７］三重県

［８］大阪府

［９］兵庫県

（３）今後の検討の進め方について

（４）その他

５．配付資料

資料１－１　これまでの小委員会におけるご意見と対応状況（概要）

資料１－２　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）

資料１－３　ご議論いただきたい論点について

資料２－１　埼玉県提出資料

資料２－２　千葉県提出資料

資料２－３　東京都提出資料

資料２－４　神奈川県提出資料

資料２－５　九都県市首脳会議提出資料

資料２－６　愛知県提出資料

資料２－７　三重県提出資料

資料２－８　大阪府提出資料

資料２－９　兵庫県提出資料

資料３　　自動車排出ガス総合対策の在り方の検討の進め方について

参考資料１　自動車排出ガス総合対策小委員会　委員等名簿

参考資料２　中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス総合対策小委員会（第２回）議事録

参考資料３　関係省庁における自動車NOx・PM対策施策

参考資料４　関係都府県等における自動車NOx・PM対策施策

６．議　　事

【木村モビリティ環境対策課係長】　それでは、ただいまから、中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス総合対策小委員会（第3回）を開催いたします。

私、本日司会を務めさせていただきます環境省水・大気環境局のモビリティ環境対策課の木村と申します。よろしくお願いいたします。

本日はご多忙にもかかわらず、ご参集いただきまして誠にありがとうございます。

本日の会議は対面とオンラインのハイブリッド方式での開催とさせていただいており、事前登録いただいた方に傍聴いただいております。

オンライン参加の委員、オブザーバーの皆様におかれましては、何点かご協力をお願いいたします。

ご発言の際以外は、カメラ及びマイクをオフにしていただきますようお願いいたします。ご発言を希望される場合には、挙手ボタンを押していただくようお願いいたします。

また、議事録作成の関係上、委員長から指名を受けた方から、お名前を伝えていただいた上で、ご発言をお願いいたします。

通信トラブル等がございましたら、チャット機能にて事務局までお知らせいただきますようお願いいたします。

本日は、委員総数の過半数の先生方にご参加をいただいております。定足数の要件を満たしていることから、小委員会として成立していることをご報告申し上げます。

なお、丸山委員におかれましては、ご都合によりご欠席との連絡をいただいております。また、織委員、オブザーバーの小林様におかれましては、本日、都合によりオンラインに変更となっております。

続きまして、資料の確認でございます。事前にメールでご案内しておりましたとおり、議事次第のほか、資料1-1から1-3、資料2-1から2-9、資料3、参考資料1から4となっております。過不足等がございましたら、事務局までお申しつけいただくよう、お願いいたします。

また、本委員会の開催に先立ちまして、課長の堀江よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【堀江モビリティ環境対策課長】　モビリティ環境対策課長の堀江でございます。7月31日付けで、異動で拝命いたしました。本日からよろしくお願いいたします。

自動車排出ガス総合対策小委員会では、NOx・PM法に基づく総量削減基本方針に基づき、目標の達成状況や基本方針に定める施策等の進捗状況について評価を行っており、本日は都道府県からのヒアリングを予定しているところでございます。

限られた時間ではございますが、忌憚のないご審議をいただきますことをお願い申し上げて、私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【木村モビリティ環境対策課係長】　これより先の議事進行については、前回に引き続

き、飯田委員長にお願いをしております。

それでは、飯田委員長、よろしくお願いいたします。

【飯田委員長】　進行役の飯田でございます。皆様、おはようございます。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが議事に入らせていただきます。

議事次第に従いまして、まず（1）これまでの小委員会における御意見と対応状況等についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

【吉本モビリティ環境対策課長補佐】　環境省モビリティ環境対策課の吉本でございます。私から、資料1-1、1-2、1-3について説明をさせていただきます。

まず、資料1-1なのですけど、これは前回、あるいは前々回にいただいた先生方の意見をまとめたものでございます。

前回の資料1-1で同様の資料を出していたのですけども、①②と書いてありますけど、②のところに下線を引いておりますが、その部分につきまして、今回新たに追記したという形にしております。

要点を中心に説明いたしますと、1ページ目なのですけども、前回、森川委員から、車の代替が想定以上に進んだ背景に何があるのかということで意見をいただきましたけれども、草鹿委員より、DPFの普及効果などが進んでいる、それは排ガス規制が進んで成功している例だということで、ご説明をいただいているところでございます。

続きまして、2ページ目の頭のところなのですけども、これは前回、オブザーバーの小林先生からお話をいただいたのですけども、そこについて、飯田委員長と小林先生からご発言いただいていますので、そちらを載せております。

2ページ目の最後ですけども、エコドライブの副次効果について、織委員からご発言いただいているところですけども、説明は省かせていただきますけども、資料1-2の23枚目のスライドにエコドライブ活動コンクール優秀取組の事例集ということで、そういった排出の取組として行われている事例がありますので、そちらをご紹介しておりますので、参照ください。

続いて、4ページ目ですが、将来の車種構成の予測で、大久保委員から、そろえることはできるのかというところでしたけども、草鹿委員から発言いただきまして、20～30％という製造目標に比べて、現状保有率が低くなっているというところ、なかなか将来の車種構成というのは読めない状況となっているということで、ご発言をいただいているところでございます。

続いて、資料1-2なのですけども、こちらはタイトルを「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）」というふうにしております。これ、もともとは第1回の資料3として、令和5年度の状況を最新年度として、現在の大気汚染状況を解析した結果を載せているものでございますけれども、今回新たに令和6年度の状況を取りまとめる

ことができました。また、途中で出てくるのですけども、低公害車とかエコドライブの普及促進など、各自治体、あるいは環境省、経産省、国交省、警察庁の取組などを新たに取りまとめることができましたので、そちらも追記しているところでございます。

資料はページ数がたくさんありますので、要点だけ押さえてお話ししていきます。

まず、右下のスライド番号の4ページ、5ページなのですけども、こちら、総量削減計画の進捗状況を載せているのですけども、令和6年度の状況になりまして、東京都のNOxの排出量達成率が100％を超えたというふうになっております。なので、こちらでNOx・PM、いずれも8都府県全ての都府県において、排出量の目標を達成している状況となっております。

続きまして、スライドを進んでいきまして、13、14、15の3ページなのですけども、こちら、前回の小委員会の場ではなかったのですけど、その後、我々環境省の事務局と座長の飯田先生で協議をさせていただいたときに、各車種別でどのような大気汚染物質の排出状況になっているのかを試験的に解析してみてはどうかということで解析した結果を載せております。

こちらは千葉県さんのデータで解析することができたので、その結果を載せておりまして、14枚目にNOxの排出状況、15枚目にPMの排出状況を載せております。

14枚目のNOxは、どうしても走行台数の割合が多い、ポスト新長期規制、平成28年、平成30年規制の車の排出量が多くなっているところですが、15枚目のPMにつきましては、新短期規制以降の各一台一台の車から排出されるPMの量が非常に少なくなっていることから、相対的には、走行台数が少ない長期規制の車からの排出量が一番多くなっているという結果になっております。

続いて、16枚目以降は、しばらく新たに更新したページや、先ほどお伝えしましたとおり、エコドライブとか普及活動とか、そういった各自治体の取組を取りまとめた結果を載せております。詳細につきましては、参考資料3、参考資料4に、また掲載しておりますので、こちらもご覧いただければと思います。

続いて、32枚目のスライド以降は、先ほどの繰り返しにはなるのですけども、第1回の小委員会で取りまとめました令和5年度を最新とした大気汚染状況の結果について、令和6年度の状況に更新したものを載せております。

全体的なまとめなのですけども、急激に大気汚染状況が改善、あるいは悪化したところは見られず、結論としては、ほとんど同じ結果になっていますが、キーとなるところだけご説明いたしますと、51枚目のスライドになるのですけれども、51枚目のスライドは第1回の小委員会でお示ししたスライドでございまして、各自治体で独自に測定している測定局のうち、NO_2測定値について、3年度平均が0.055ppm以下になっているかどうかというところで取りまとめたものでございまして、大井中央陸橋下交差点の1局のみ0.055ppm以下になっていないという結果でございました。

この結果、それを令和6年度、次の年度も足した状態で新たに解析した結果が52枚目になっておりまして、こちらのデータを取りまとめたところ、令和6年度のデータは欠測時間数が多かったということで、有効測定時間が不足していたということが分かりました。なので、この測定局だけ特別に令和7年度データも提供いただきまして解析したところ、令和7年度は0.052ppmだったというところで、参考値としては0.054ppmでしたが、令和6年のデータが抜けている状態ですが、確実に濃度が下がってきているということが解析で分かったというところでございます。

続きまして、SPMのところのスライドは、結果としてはほとんど同じになっているところで、63枚目以降のNOxの排出量、あるいはPMの排出量、あるいは走行量なんかも同じような傾向がずっと続いているというところでございます。

次に変わったところのポイントは75枚目、76枚目のスライドになりまして、こちらは先ほどお話しした大井中央陸橋下交差点の結果、75枚目のスライドでは、米印で注釈を入れていたところなのですけども、こちらも0.055ppm以下になっているというのが確認されましたので、76枚目のスライドで注意書きを削除いたしまして、NO_2の短期的な評価については、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というふうに結論づけているところでございます。

続きまして、77枚目以降、今度は面的評価の結果も載せているのですけども、こちらにつきましても結果は同様で、特に急激に結果が変化するところはありませんでして、結論としては前回第1回のご説明した結果と同じとなっております。

86枚目、87枚目へ進むのですけれども、全体としての対策地域における環境基準確保の評価というところも、86枚目のところは、東京都における1か所を除いてというふうに注釈を入れていたのですけども、ここは1局というのが、先ほどお伝えした大井中央陸橋下交差点の結果というところで、その状況が改善したというところで、87枚目では至近3年度、令和4年度から6年度のNO_2の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というふうな結果に変わっているところでございます。

続きまして、88枚目以降、こちらは将来予測で、第1回の小委員会でお見せしたときには、91枚目のスライドを見ていただくといいのですが、将来予測年度を令和10年度としておりましたが、今回新たに令和11年度を将来年度として解析を行いました。

こちらも結論としては、同じような結果が見られたというところでして、一つ一つの図表の説明は省かせていただくのですけども、最後の112枚目、113枚目のところですが、結果的には、年度が1年度新しくなったというだけなのですけども、結論としては変わらないということを確認したというところでございます。

駆け足になりましたけれど、私からの説明は以上となります。

【飯田委員長】　ご説明ありがとうございました。

ただいまの事務局からのご説明に対して、ご意見、ご質問等がありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

（なし）

【飯田委員長】　前回、紹介できなかった令和6年度の状況について、事務局で精査していただきまして、今回の改訂版としてご説明をいただきました。

幸いなことに、全ての測定局でクリアできたという、結果になりました。そうは言っても、中にはぎりぎりボーダーラインをかすめたところもございますので、今後の状況や変動で、また浮かび上がることがあるかもしれませんが、全体の傾向としては微減しつつ、安定化しつつあると理解させていただいております。

ご質問はございませんか。

横田委員、どうぞ。

【横田委員】　すみません。資料1-2の65ページぐらいです。

例えばスライド64ですと、排出量の下げ止まりが若干上がり気味なようなところが見えるのですけど、これらの原因について、何か解釈されていたのでしょうか。ちょっと私は忘れたものですから。

【吉本モビリティ環境対策課長補佐】　環境省、吉本です。

64パージの下げ止まりがみられる箇所についてですが、ここも確かに65枚目だと令和3年度が一番少なくなっていて、同じ横ばいにはなっているのですけども、特に個別の都府県の状況で、何とも言えないところですけれども、これで横ばいであるというのを確認しているというところでございます。

【篠原モビリティ環境対策課総括補佐】　モビリティ環境対策課の篠原と申します。

先ほど吉本から申し上げたとおり、7,309とか7,704のここで止まってしまっている理由というところまでは現時点ないんですけれども、今日はまさに都府県にこのヒアリングをさせていただきますので、全体的な状況としてどのように受け止めていらっしゃるのかというところを中心にヒアリングさせていただきたいというふうに思っております。よろしくお願いします。

【飯田委員長】　ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

リモートでご参加の委員の皆さんは、挙手ボタンを押して、お声がけください。

（なし）

【飯田委員長】　特にご質問がないようであれば、次に進ませていただきます。

議事次第（2）自動車排出ガス総合対策に関するヒアリングについて、対策地域における取組についてのヒアリングを実施したいと思います。今回は8都府県及び九都県市首脳会議、合わせて9団体の皆様にヒアリングをさせていただくことになります。

関東地区の4都県及び九都県市首脳会議の方々、続いて中部地区の2県、それから近畿地区の2府県、というグループで説明をいただきまして、それぞれにて質疑の時間を設けた

いと思います。

最初にグループ分けしました関東地区の4都県及び九都県市から、ご説明をいただきたいと思います。

最初に、埼玉県にご説明をいただきたく、お願いいたします。

【埼玉県（井村様）】　埼玉県の環境部大気環境課副課長の井村と申します。よろしくお願いいたします。

私から、本県の状況と今後への要望等について、資料2-1に沿ってご説明いたします。

初めに、現在の大気汚染状況及びその評価についてですが、本県では、二酸化窒素については、平成19年度から現在まで全ての測定局で環境基準の達成が続いております。また、SPMにつきましても、平成18年度に達成率100％になって以来、平成23年度と平成25年度、それぞれ1局が基準を僅かに達成できなかったというところ以外については、基準達成率100％が継続しております。

画面を少し下にお願いいたします。

折れ線グラフが二つございます。こちらは一般環境測定局と、自動車排出ガス測定局の二酸化窒素とSPMの年平均値の推移を示しております。

二酸化窒素とSPM、どちらも環境基準を安定的に下回っている状況でございます。また、二酸化窒素では自動車排出ガス測定局のほうが僅かに高い結果となっておりますが、SPMではほぼ同じ結果となっております。

以上のことから、これまでの自動車対策の成果が確実に出ており、対策を継続することで、安定的に環境基準を達成できるものと評価しております。

次のページをお願いいたします。

続きまして、自動車対策に係る本県の取組でございます。

先ほどの説明のとおり、二酸化窒素とSPMは今後も安定的に環境基準を達成できるものと見込んでおりますので、どこかの道路や交差点といった局所に特化したような取組までは、現在実施はしておりません。

全県における取組としましては、NOx・PM法による対策地域の点に加えまして、埼玉県生活環境保全条例による自動車対策を実施しております。

内容としましては、一つ目として、粒子状物質排出基準を満たさないディーゼル車の運行禁止でございます。

次は、車両を200台以上使用する事業者に対して、令和11年度末までに低燃費車を50％以上導入することを義務づけております。

次は、車両を30台以上使用する事業者には、自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質を削減するために、自動車使用管理計画の作成や、その実施状況の報告を義務づけております。

また、アイドリング・ストップの実施や自動車燃料の規制、低公害車使用の努力義務の

規定がございます。

ページを少し下にお願いいたします。

このような取組の結果、総量削減計画における令和8年度末を期限とした最終目標としておりますNOx・PMの年間排出量について、令和6年度の結果において、目標を達成しております。

以上の状況ではございますが、NOxとSPMについては近隣都県からの影響を受けやすいということもございますし、そこからの流入車の影響もございますので、1都3県での広域的な取組が必要不可欠と考えております。現在も九都県市などで実施しているところでございますので、指定解除の検討については、そういった近隣都県と連携しながら行っていくものと考えております。

最後に、基本方針及びNOx・PM法の制度全般に関する要望の項目ですが、NOxにつきましては、光化学オキシダントの原因物質とされておりまして、本県では以前よりも少なくなってきておりますが、光化学スモッグ注意報が年間平均で7日程度発令している状況にありますし、光化学オキシダントの環境基準達成率は0%の状況が続いております。そのため、NOx対策については、引き続き行う必要があると考えております。

さらに、自動車排出ガスを削減することは地球温暖化対策につながることから、それらを総合的に考慮した法制度が必要なのではないかと考えております。

また、普及啓発の部分、電動車の普及やエコドライブなどを見ましても、引き続き実施していく必要があるというふうに考えております。

NOx・PM法への要望としましては、二酸化窒素とSPMの環境基準の達成状況などを鑑みまして、自治体に負担の大きい部分、例えば総量削減計画の進行管理のための調査業務ですとか、常時監視局以外でも、環境基準を達成できることの確認のために実施しております窒素酸化物の簡易測定業務の在り方について、検討していただきたいと考えております。

埼玉県からは以上となります。ありがとうございました。

【飯田委員長】　埼玉県の井村さん、どうもありがとうございました。

委員の皆様には、先ほど申し上げたとおり、関東地区のご説明をお伺いしてから、まとめて質疑をさせていただきます。もし、ご質問等がありましたら、メモをしておいていただければ幸いです。

改めまして、井村さん、どうもありがとうございました。

続きまして、千葉県からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【千葉県（熊谷様）】　千葉県環境生活部大気保全課長の熊谷です。

最初のスライドをご覧ください。

初めに、現在の大気汚染の状況及びその評価についてご説明いたします。

二酸化窒素に関する一般環境測定局及び自動車排出ガス測定局の年平均値の経年変化、それから環境基準の達成状況をそれぞれグラフにまとめてございます。

環境基準は平成23年度以降、平成30年度の1局を除き全局で達成しまして、年平均値は年々低下しております。平成30年度に未達成であった松戸上本郷局については、解析の結果、自動測定機の何らかの異常の可能性が高いということが分かっております。

次のスライドをご覧ください。

同様にSPMのほうについて、年平均値の経年変化、それから環境基準の達成状況をそれぞれグラフにまとめてございます。平成26年度以降は、全局で環境基準を達成しております。年平均値は年々低下しておりまして、近年は一般局と自排局の年平均値に差はなくなってきています。なお、平成25年度は夏季における2次粒子生成の気象条件の影響があって、複数の局で非達成ということになっております。

続きまして、次のスライドをご覧ください。ここでは、環境基準達成に向けて実施した取組についてご説明いたします。

まず、千葉県のNOx・PM法の対策地域ですが、県北西部に位置する16市が対策地域であり、それ以外の地域もありまして、面積的にはそれ以外の地域のほうが大きくなっています。県ではNOx・PM総量削減計画に加えまして、県独自の千葉県自動車環境対策に係る基本方針を定め、県全域における総合的な対策を推進しているところです。

具体的な取組については、四つの項目を挙げさせていただきました。

まず、1のNOx・PM法については、局地汚染対策の推進として、環境基準を超過した測定局周辺地域の原因解析調査を平成24年度から26年度にかけて行いました。様々な対策を取った結果、常時監視測定局における二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、平成23年度以降環境基準を達成しており、令和5年度以降は全局で0.04ppm以下となって、これまでの取組は高く評価できると考えています。

2は、粒子状物質の排出基準を満たさないディーゼル自動車の運行を県内全域で禁止する運行規制を定めたディーゼル条例というのをうちは定めているのですが、これに関連する取組で、県では立入検査等を行っているところです。

3は、環境管理計画書の提出と、それから低公害車導入率の義務づけ、アイドリング・ストップ、これらを定めた環境保全条例に基づく取組であります。

4は、主に啓発等を行う九都県市共同取組を記載しております。2及び3の条例の取組に関する評価は、次のスライドで詳しくご説明いたします。

次のスライドをご覧ください。

2のディーゼル車に対する運行規制についてですが、スライド左上の図をご覧ください。

千葉県では、専属の職員がほぼ毎日、不適合車両の使用者に対しまして立入検査及び改善指導を行うなど、徹底した使用過程車対策に取り組んでおります。その結果、県内に登録している車両のうち、不適合車両は条例施行時から大きく減少しています。

次に、右上の図をご覧ください。

主に県外からの流入車の条例遵守状況を確認するため、県境付近を走行する車両のナンバープレート情報を基にしまして、不適合車両について指導しています。その結果、県内はもとより県外からの流入車両についても、不適合車両は条例施行時から大きく減少しているところです。

また、下の図をご覧ください。

低公害車の導入促進に当たり、200台以上の自動車の使用者には、40％以上の低公害車導入を義務づけております。こちらは、令和7年度から導入率を60％以上に引き上げております。令和6年度は対象の全ての事業者が達成しており、平均導入率は92.9％となっております。

次のスライドをご覧ください。NOx・PM法の指定地域の解除の申出に係る検討状況について申し上げます。

自動車環境対策については、広域的に取り組む問題として、1都3県で連携して実施しているところであり、指定地域の解除の検討に当たっては、連携して取り組んでいくものと考えております。なお、参考とはなりますが、本県の総量削減計画につきましては、前計画の目標年度である令和2年度以降、窒素酸化物、粒子状物質ともに、削減目標値を継続して達成しております。

次のスライドをご覧ください。基本方針及びNOx・PM法の制度全般に関する要望について申し上げます。

（1）の基本方針における自動車由来の窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減目標についてですが、これまで都府県では、総量削減計画に基づき、交通流の円滑化や渋滞解消など、地域の実情に応じた施策を進めてまいりました。こうした施策の効果が継続する中で、国による単体規制、車種規制、より環境性能の高い車両への更新が進み、自動車排出ガス由来の窒素酸化物等の低減に寄与してきたものと考えております。現在は、本県の総量削減目標について継続的に達成しており、現基本方針の目標のうち、二酸化窒素等の環境基準が継続的、安定的に確保されていると考えております。

このような中で、自動車NOx・PMの総量の削減においては、国の施策が排出削減の重要な役割を担っており、都府県が一律に法定計画を策定し、総量を管理する従来の方式を継続する必要性は低下していると考えております。

そのため、今後は都府県による総量削減計画の策定及び進行管理を中心とする方針から、国が単体規制、車種規制、電動車等の普及促進などの施策を強力に推進し、その効果によって、良好な大気環境を維持する方針へ転換することが適当と、こちらでは考えております。

また、政府の地球温暖化対策計画が公表されておりますが、現在の基本方針の電動車の普及、モーダルシフト、物流効率化など、地球温暖化対策と共通の施策があることから、これらは同計画と内容等を整合させることで、より分かりやすく効率的に進められるので

はないかと考えています。

基本的には、省エネのためには高温で完全燃焼を目指し、そうすると大気汚染問題としては、NOx増はやむを得ないわけでありますが、当然NOx触媒の装着などのコスト増の懸念がありますので、内燃機関の車は、省エネと大気汚染対策のコスト面はトレードオフの関係にあると考えています。排出ガス性能は向上しているものの、内燃機関が電動化されるまでには、まだ時間がかかると思われますので、当面は地球温暖化対策と大気汚染対策がよりよいバランスで両立が図られるよう、トラック等の導入補助、それから車両導入に向けたインフラ整備、メーカーの技術開発の促進への働きかけといった施策を推進していただきたく、よろしくお願いいたします。

続いて、（2）NOx・PM法の制度への要望についてです。

総量削減計画については、繰り返しとなりますが、環境基準確保の目標が達成された都府県では、自治体が独自に施策を講じる必要性が低いと考えます。よって、計画策定を不要としていただきたく要望いたします。

次に、自動車使用管理計画書制度について、こちらも環境基準確保が達成された場合、事業者がさらに特別な対策を講じる必要性が低いと考えられますので、制度を廃止いただくよう要望いたします。対象は異なりますが、物流効率化法や省エネ法の中長期計画や定期報告の制度もある中で、人手不足に悩む運輸事業者等に過度な負担がかからないよう、より合理的な施策の推進を望みます。

本県からは、以上となります。

【飯田委員長】　千葉県の熊谷さん、どうもありがとうございました。

続きまして、東京都からご説明をお願いいたします。

【東京都（東條様）】　東京都環境局自動車環境課長の東條と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私から、都内の状況についてご説明させていただきます。

まず、都内の大気汚染の状況の推移です。こちらはNO_2になります。左のグラフは一般局、右が自排局です。

右下のところにコメントがございますように、近年、減少傾向となっています。

下のグラフは環境基準達成状況で。一般局につきましては、平成22年度以降、全局で環境基準を達成しております。自排局につきましては、平成29年度まで、松原橋の自排局が未達成の状況にございましたけれども、平成30年度以降、全局において環境基準を達成しています。

次のスライドをお願いいたします。

続きまして、こちらはSPMのグラフになります。

こちらもご覧のとおり、一般局、自排局ともに、減少傾向となっております。左下の環境基準の達成率の推移につきましても、一般局、自排局ともに、平成26年度以降、全局に

おいて、環境基準を達成しているという状況です。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは、先ほど申し上げました松原橋自排局になります。平成29年度までNO_2が未達成であった松原橋の自排局におきましても、NO_2、SPMいずれも上のグラフにございますとおり、減少傾向となっております。

NO_2は平成30年度に環境基準の上限値を達成して以降、減少傾向となっておりまして、SPMは平成26年度に環境基準を達成して以降、減少傾向となっております。

次のスライドをお願いいたします。

こちらは都内の大気環境改善に向けて実施した取組ということで、ディーゼル車の走行規制になります。こちらは近隣県、九都県市と合同でやっているというようなものになります。

東京都の環境確保条例で定める粒子状物質排出基準を満たさないディーゼル車は、都内の走行を禁止するという形で、島しょ部を除く都内全域で実施しています。

上のところにありますけれども、物流拠点での車両検査ですとか、幹線道路等でのビデオカメラによる撮影、事業所への立入検査等を継続的に実施しているところです。

次のスライドをお願いいたします。こちらはCO_2の削減と併せてやっている取組として特定低公害・低燃費車の導入義務と、その他の取組を記載しています。

特定低公害・低燃費車の導入義務制度は、都内で200台以上の自動車を使用する事業者をターゲットにして、都が定める特定低公害・低燃費車の導入を義務づけているものになります。

特定低公害・低燃費車の30％以上、また、乗用車は、非ガソリン車、ハイブリッド以上の車を20％以上導入するという二つの義務制度を持っております。達成時期がちょうど今年度末までとなっており、来年度以降につきましては、両方ともこの義務率を引き上げる方向で、今検討を進めているところになります。

その他の取組としまして、エコドライブの普及促進のほか、ZEVやハイブリッドのトラック、バス、タクシーの導入補助制度を実施しております。

また、低公害・低燃費車の買替支援ということで、融資あっせんの制度も実施しています。エコドライブの普及促進につきましては、普及啓発のほか、貨物輸送のエコドライブを評価するという取組も実施しています。

次のスライドをお願いします。最後、基本方針と法の制度全般についてということで記載しております。

先ほどの特定低公害・低燃費車の導入義務制度もそうですけれども、CO_2と合わせて大気環境の改善に取り組んできております。冒頭でNO_2やSPMが低減傾向とお話しさせていただいたとおり、改善はされてきていますが、PM2.5や光化学オキシダントなど、対策が必要なものが依然として課題として残っている認識でおりますので、今後の基本方針の検討

に当たっても、これらの低減にもご配慮いただきたいと思っております。

東京都からは以上です。

【飯田委員長】　東京都の東條さん、どうもありがとうございました。

続きまして、神奈川県からご説明をお願いいたします。

【神奈川県（寺下様）】　神奈川県環境農政局環境部環境課の寺下と申します。資料2-4に基づいて、説明させていただきます。

1ページをご覧ください。

図1は、神奈川県内の常時監視測定局における二酸化窒素の環境基準達成率を示しております。

平成27年度以降、全ての測定局で環境基準を達成しております。こちらのグラフでは、令和6年度までとなっておりますが、昨年令和7年度についても継続しております。

次に、図2は二酸化窒素の年平均値の推移を示しております。こちらは近年、緩やかな低下傾向となっております。

2ページをご覧ください。

図3は、県内のSPMの環境基準達成率を示しております。

SPMにつきましては、平成25年度に気象条件による一時的な基準超過はありましたが、以降は安定して、環境基準を達成しております。こちらについても、NO_2と同じく昨年令和7年度も達成しております。

また、図4はSPMの年平均値の推移を示しております。こちらも窒素酸化物と同様に、近年、緩やかな低下傾向で推移しており、一般局と自排局の差はほとんど見られておりません。

3ページをご覧ください。環境基準達成維持に向けて実施した主な取組について、ご説明いたします。

神奈川県内の自動車NOx・PM法の対策地域は、こちらの図の緑で塗り潰したエリアになりますが、総量削減計画においては、神奈川県全域を対象として取り組んでおります。なお、取組内容には、県や市町村の取組のほか、国、県警、道路事業者などによるものも含んでおります。

まず、ディーゼル車に係る運行規制と燃料規制ですが、運行規制は1都3県で足並みをそろえて実施しており、毎年、主要道路や高速道路のサービスエリアなどでの路上検査や普及啓発に継続的に取り組んでおります。

続いて、低公害車の普及促進です。こちらは、9都県市における低公害車の指定や、公用車への電動車等の計画的導入などにより取り組んでおります。

4ページをご覧ください。

エコドライブの普及促進については、エコドライブシミュレーターを活用した体験会などのイベントや講習会などによる普及啓発を行っております。

自動車交通需要の調整・低減については、例えば廃棄物の鉄道輸送の実施や、公共機関の利用促進のためのコミュニティバスの運行、パークアンドライドなどの取組を行っております。

5ページをご覧ください。

交通流対策の推進については、国、県、市において、幹線道路ネットワークの整備を進め、渋滞解消に取り組んでおります。また、県警では交通規制の見直しや駐車違反の取締りなどを行っております。

最後に、局地汚染対策の推進です。

県内で最も二酸化窒素濃度が高く、常時監視結果の注視が必要な地域である川崎市の臨海部において、関係者が連携して、局地汚染対策を重点的に推進してきました。主な取組内容としては、川崎市の条例に基づくエコ運搬制度による低公害車の利用等の要請、二酸化窒素高濃度情報の県民などへの提供、環境ロードプライシングなどに取り組んでおります。

続いて、6ページをご覧ください。

図5は、県内の一般局、自排局と川崎市臨海部を通る産業道路沿いにある自排局であります池上局における二酸化窒素濃度の推移になります。

川崎市臨海部を通る産業道路沿いの地域は、大型貨物車が多く出入りし、渋滞が発生しやすい地域であるため、当該道路沿いにある自排局では、平成24年度まで一度も二酸化窒素の大気環境基準を達成したことがありませんでした。しかしながら、県・市・事業者で継続的に取組を行った結果、平成27年度以降、大気環境基準を達成しており、ほかの測定局と同様に低減傾向にあります。

また、図6は自動車排ガス規制における規制区分別割合の推移になります。

左側の県全域及び右側の産業道路のいずれも、これまでの取組によりポスト新長期規制以降の適合車の割合が増加しており、濃度低減に大いに寄与しているものと考えております。

7ページをご覧ください。

指定解除の申請に係る検討状況ですが、1都3県では九都県市の枠組みで広域的に自動車環境対策に取り組んでいるため、対策地域の解除については1都3県で協調して進める必要があると認識しております。

最後に8ページをご覧ください。

こちら、基本方針及び法制度の見直しに係る要望になります。

一つ目は、車種規制について、になります。

これまでの二酸化窒素やSPM濃度の改善には、車種規制が大きく寄与したと考えており、大気環境の維持のため、車種規制の継続は必要と考えております。また、NOx・PM法とは外れますが、環境基準の達成率が低い光化学オキシダントや国際的に基準強化の動き

があるPM2.5の削減の観点からも、車種規制を含む総合的な対策が必要と考えております。このようなことから、車種規制は今後も維持または強化をお願いしたいと考えております。

二つ目は都府県の総量削減計画についてです。

本県では、NOx・PM排出量の総量削減目標は既に達成しており、全測定局で二酸化窒素とSPMの環境基準を達成し、濃度も低下傾向にあります。また、総量削減計画に位置づけている取組の多くは、温暖化対策計画など、ほかの計画との重複も多いことから、目標を達成した自治体は、総量削減計画の策定を不要としていただきたいと考えております。

三つ目は、自動車使用管理計画についてです。

こちらも総量削減目標を既に達成していることなどから、事業者の負担軽減の観点からも、当制度の廃止または乗用車を対象外とするなどの簡素化が必要と考えております。

本県の説明は以上となります。

【飯田委員長】　神奈川県の寺下さん、詳しい説明どうもありがとうございました。

それでは、関東地区、最後になります。九都県市のご説明をお願いいたします。

【九都県市首脳会議（望月様）】　本年度、九都県市事務局の相模原市環境保全課、望月と申します。九都県市の取組について、資料2-5に沿ってご説明いたします。

九都県市首脳会議は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、さいたま市、千葉市、相模原市が協働して、広域的課題に積極的に取り組むことを目的としています。その中で、大気保全専門部会では、大気中の光化学オキシダント及びPM2.5対策や窒素酸化物及び粒子状物質の削減に向けた自動車排ガス対策等を行っています。

大気保全専門部会の主な取組としては四つあり、ディーゼル車対策、エコドライブの普及啓発、指定低公害車の普及啓発、光化学オキシダント対策になります。

次のスライドをお願いします。

大気保全専門部会の主な取組についてご説明いたします。

まず、ディーゼル車対策は、自動車からの粒子状物質の排出を抑制するため、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県の1都3県の条例により、ディーゼル車運行規制を実施しています。

条例施行月である10月をディーゼル車対策強化月間として位置づけ、高速道路のサービスエリアやパーキングエリア等で、ポスターやデジタルサイネージによる周知活動、職員による車両検査を毎年実施しています。

また、首都圏のトラック協会など、ディーゼル車関係の業界団体への機関紙への記事掲載や電子広告の掲示による啓発活動を行っております。

次のスライドをお願いいたします。

エコドライブの普及啓発は、JAFとの共催事業として、平成20年から令和元年まで及び令和6年に、一般の運転者に対して、エコドライブ運転技術を身につけるための講習会を

実施しました。

令和7年は、イベントでエコドライブシミュレーターを用いた講習を実施しました。

また、普及啓発のため、九都県市で作成した普及啓発動画を映画館や公共施設で放映したり、各都県市のイベントでロゴ入りのタオルやノートなど、普及啓発品の配布を行っています。

次のスライドをお願いします。

指定低公害車の普及は、地球温暖化対策の一環として、低燃費と低排出ガスの両方の性能を満たした環境に優しい自動車を「指定低公害車」に指定し、導入を広く推奨しています。

平成8年から低公害車制度を始め、これまで約8,000型式の指定低公害車を指定しています。指定低公害車にはステッカーを配布し、指定低公害車の普及啓発を行い、九都県市が率先して公用車に導入していくとともに、低公害車の導入を広く推奨しています。

次のスライドをお願いします。

光化学オキシダント及びPM2.5対策は、6月から9月までの間を夏季VOC対策重点期間として、事業者及び業界団体へ、VOC排出削減の推進について協力を依頼しています。

また、VOC排出削減に向けた九都県市の取組について、リーフレットの配布等の啓発活動を実施しています。

次のスライドをお願いします。

九都県市大気保全専門部会では、大気環境のさらなる改善の推進のため、令和2年から国へ要望書を提出しています。

五つの事項について要望しており、1点目、2点目は光化学オキシダント対策についてで、削減対策の推進やVOC排出抑制に関する中小企業への財政支援等について要望しています。3点目はNOx・PM法の施策継続について、4点目は自動車排ガス低減性能の調査研究や測定方法、5点目はタイヤやブレーキの摩耗に伴い発生する粉じんについて要望しています。

本委員会の議題である自動車排ガス対策、NOx・PM法については、施策を継続して講じること、流入車対策を含めた実効性のある自動車排ガス対策を講じること、NOx排出量の多いディーゼル重量車の更新が促進される措置を講じることを要望しました。

次のスライドをお願いします。

これらの要望の理由として、他都県からの説明にあるように、大気環境は改善されてきているものの、光化学スモッグ注意報が毎年発令されているため、光化学スモッグの原因物質であるNOxの規制は継続していく必要があると考えます。

また、ディーゼル車の一斉調査等で、不適合車の走行がいまだ確認されているため、流入車規制の継続も必要であると考えます。さらに、NOx排出量の多い重量車については、乗換え時にNOx排出量が少ない自動車へ移行しやすくなるような施策が必要と考えます。

以上より、現在までの大気環境の改善はNOx・PM法の規制によるところが大きいと考えられるため、改善された大気環境の維持に必要な規制や流入車規制のような制度が継続することを望みます。また、九都県市でも低公害車から電動車への移行を推進するための制度を検討していることから、温暖化対策にも取り組めるような制度内容を盛り込むことを望みます。

以上です。

【飯田委員長】　望月さん、ご説明どうもありがとうございました。

それでは、最初に申し上げましたとおり、ここで一旦区切らせていただいて、これまでの関東地区の皆様方からのご説明に対して、ご意見、ご質問を委員の皆様から承りたいと思います。よろしくお願いいたします。

森川委員、どうぞ。

【森川委員】　森川です。ご説明いろいろありがとうございました。皆さん非常に取り組んでおられてきたという歴史的な意味も含めて、よく分かりました。

ちょっとご質問させていただきたいのが、幾つかの県では独自の条例もございまして、そこでも200台以上ですとか、30台以上とかの事業者さんに対して取組をお願いしているということなのですけれども、一方で、NOx・PM法の自動車使用管理計画書制度という、この事務処理というのですかね。どういうふうに対策して、どういうふうに取り組んでいくというような資料を作っていかなくてはいけないところがみんな負担だという話でしたよね。

一方で、この条例のほうでも、事業者さんは何か資料を作っていかなくてはいけないというのと、NOx・PM法の計画書の制度と、ちょっとその位置づけがいまいちよく分からなくて、両方とも資料を作らなくてはいけないのは、事業者さんもそうなのかということをちょっと教えていただけるとありがたいのですが。どなたに聞けばいいのですかね。例えば最初、埼玉県さんとか千葉県さんも言われていましたよね。東京都さんもあるかと思うのですけど。

【篠原モビリティ環境対策課総括補佐】　環境省の篠原です。

埼玉県、千葉県、東京都、どちらも条例で計画の提出を求めているというふうになっていたと思いますので、それぞれからご回答をお願いできればなと思っております。

会場の音声なのですけれども、今新しいマイクにさせていただいていますが、少しWeb会議のほうで聞き取りづらい話があるそうなので、今後ご質問した際には、ちょっとゆっくりめに話していただけると聞き取りやすいという話もありましたので、お願いできればと思います。

それでは、埼玉県、東京都、千葉県、それぞれその順番でご回答をお願いしてもよろしいでしょうか。

【埼玉県（井村様）】　埼玉県です。

ちょっとご質問が聞き取れなかった部分があったのですが、NOx・PM法の自動車使用管理計画と条例の同じ計画を事業者さんから出していただくときの届出の関係というふうに、ご質問を理解しましてお答えしますと、届出の表紙の部分についてはそれぞれ出していただいて、共通の部分については一つ書いていただいて、提出できるような形で様式を整えております。

以上となります。

【飯田委員長】　今の森川さんのご質問は、指定地区では、どのような資料作成が求められていますか？というものでした。解除前にあってもいろいろな資料作成や手続で負荷がかかっているというお話があったので、その部分を教えてほしいということでした。

皆さんからご意見をいただいて、この制度を維持し、持続的な環境改善に取り組む上で、自治体や運送業者の負担軽減など、改善できるものは改善していくという、そんな話だと思います。森川さん、質問の趣旨はそういうことでよろしいでしょうか。

音声の関係で、リモートの方々が聞きにくかったということがあったので、せん越ながら私から説明させていただいた次第です。

【森川委員】　ありがとうございます。埼玉県さんもありがとうございます。

つまり事業者さんが用意しなくてはいけない資料と、それから自治体さんが用意しなくてはいけない資料と2種類あるということで、その中で条例でやらなければいけない部分は、事業者さんはやっぱり重なっているけど2種類あると。自治体さんでは、その条例がうまくやっているかどうかというのは独自にやっておられるけど、NOx・PM法としてもあるということだと理解しました。ありがとうございます。

【飯田委員長】　よろしいでしょうか。

また、続けて他の地区の方々からもご説明いただきますので、今のお話で何か違うよというようなことがありましたら、言っていただければ・・。

大久保先生、ご発言ください。よろしくお願いします。

【大久保委員】　ご説明ありがとうございます。

NOx・PM法の規制に加えまして、自治体独自の条例による取組及びほかの取組によって成果が上がっているという状況が確認できました。特に関東におきましては、九都県市による共同取組が成果を上げているという理解ですけれども、それを踏まえた上で今のお話をお聞きしますと、千葉と、それから神奈川に関しましては、削減計画、それから事業者の管理計画自体の廃止を要望されております。そのほかからは、そういうご要望は出ていないわけですが、そこで千葉と神奈川に関しましては、仮にそういう要望が通ったという場合に、国による車種規制に力を入れていくべきという趣旨と理解いたしましたけれども、その場合、県独自でされている条例規制自体も、それに合わせて廃止をするということ。それから、そのほかの関連都県市に共同取組をやめる、あるいは抜けるということを調整していきたいというご趣旨なのかどうかという2点を千葉と神奈川にはお伺いしま

す。

それから、埼玉には削減計画の効率実施ということをおっしゃっていただきましたので、具体的にどのような点で、もう基準を達成したので現在の制度から抜けるということではなくて、効率的実施という面でどのような取組が可能か。

それから九都県市は、制度内容の精査ということをおっしゃいました。どのような点で、具体的に課題を考えてらっしゃるか、手続の簡素化であるのか。それともそのほかのことも含むのかということについて、より具体的なご提案があれば、お伺いしたいと思います。

以上です。

【飯田委員長】　大久保先生、ありがとうございました。

それでは、千葉県の熊谷様から、ご回答いただければと思います。よろしくお願いします。

【千葉県（熊谷様）】　千葉県の熊谷です。

まず1点、事業者の管理計画をやめることで条例を廃止するのかということですけれども、まず最初にお伝えしたいのが、今の条例では千葉県全域について、報告書制度を定めていますので、NOx・PM法の対象地域以外でも我々は報告書制度をつくって、データをいただいている状況です。そのうち対策地域の事業所の分だけ、その報告書を国に提出していると、そういう状況になっております。法律が事業者の管理計画をもしやめたら、今の段階ですと、条例で一応全県は把握できますけれども、国に報告することはなくなるというような状況です。条例を廃止するかどうかについては、報告書制度以外にも複数の規定がありますので、まず何とも言えないというか、これから検討していかなければいけない状況ですので、今のところは、はっきり廃止するとも言えないと、そういう状況です。

共同取組を抜けるのかという話ですけれども、こちらは九都県市の共同取組を抜けるという趣旨であれば、そもそもディーゼル条例では流入車規制、それからNOx・PM法で車種規制、これは法律ではありますけれども、この辺のいろいろな施策は、九都県市でやっておりますので、どの部分の共同取組というのかがちょっと聞きづらかったのですが、完全に抜けるというよりは、その中の共同でやっていくところは共同でやっていき、やらなくてもいい部分は抜ける部分もあるかもしれませんが、その辺は今後の検討ということかと考えております。

あとは、法律で何かできるかの提案ということですかね。これはちょっと趣旨が、すみません、私が勘違いしていたら申し訳ないのですけれども、法律で何ができるかということであれば、当然車種規制、それから電動車の普及促進ですとか単体規制、この辺をだんだん強化していって、将来的には電動車のほうが普及していくということにはなると思いますので、そこまではいろいろ取組を進めてほしいとは考えております。

ちょっと質問が聞きづらいところもあって、申し訳ありません。私どもとしてはそのよ

うに考えております。

以上です。

【飯田委員長】　熊谷さん、ありがとうございました。

大久保先生、千葉県の熊谷さんに対するご質問のQ&A、これでよろしいでしょうか。不足の点がありましたら、また付け加えてください。

【大久保委員】　ありがとうございます。

運行規制に関しましては、ディーゼル条例での独自の1都3県での取組があるということでしたので、それに関する質問でした。それから、法律の改善要望は、これは埼玉県へのご質問ですので、千葉県へのご質問ではありませんでした。

以上です。

【飯田委員長】　分かりました。

それでは、続いて埼玉県からご回答いただけますでしょうか。

【埼玉県（井村様）】　埼玉県でございます。

総量削減施策の効率的な運用というようなところなのですが、国の委託を受けまして、埼玉県では毎年総量削減計画の進行管理ということで、NOx・PMの排出量がどれぐらいなのかというようなところの調査を実施しております。現状で環境基準を満たせているというようなところがございますので、これを毎年実施する必要はないのかなというふうに思っております。

また、常時監視地点以外の部分で、窒素酸化物が基準超過しないのかということで、簡易測定という形の測定も国の委託で実施しておるのですが、こちらについても、面的な部分での環境基準の達成が確認できているような状況ということでございますので、実施する必要はないのかなというふうに考えております。

以上となります。

【飯田委員長】　ご説明ありがとうございました。

続いて、神奈川県、それから九都県市の方にもご質問がありましたので、寺下様、望月様の順番で、ご回答をお願いいたします。

【神奈川県（寺下様）】　神奈川県です。

条例で行っております流入規制につきましては、現時点で廃止する考えはございません。ただ、こちらの取組、1都3県で共同して行っておりますので、今後の状況次第で、また別途検討が必要かなと思っております。

また、九都県市全体の取組については、NOx・PMだけではなくて、オキシダント対策という側面もありますので、こちらについては、引き続き協力しながらやっていきたいと思っております。

以上です。

【飯田委員長】　続いて、九都県市からお願いします。

【九都県市首脳会議（望月様）】　精査という部分について、ご質問いただいたかと思うんですが、都県さんがおっしゃっているような計画進行管理等の部分の見直しと、それから低公害車の効果が十分見られてきていることから、東京都の取組については電動車への普及啓発などに取り組んでいきたいというところを踏まえて、温暖化対策の視点も盛り込んだ内容への精査をといった意味合いで述べさせていただいております。

ちょっとあまり具体的ではないかもしれないですが、そういった趣旨で「精査」ということでございます。

【飯田委員長】　大久保先生、神奈川県および九都県市にご回答をいただきました。これでよろしいでしょうか。

【大久保委員】　特に千葉に関しては、国が責任を持ってということを強調しておられましたけれども、必ずしも国がやるべきということではなくて、条例により取組は継続するという趣旨、あるいはそれも検討するという趣旨だったのかがやや分かりにくかったのですけれども、少なくとも自治体としての取組はきちんと行っていくという、両にらみでやるし、それから1都3県での取組は協調して行うということを確認したという理解でおります。ありがとうございます。

【飯田委員長】　どうもご発言ありがとうございました。

引き続き、ご質問等いただきたいところですが、全体の時間等の管理もございまして、次の中部地区の2県からのヒアリングに進ませていただきたいと思います。

関東地区の方々へのご質問については、遡って、最後に時間が取れれば、いただきたいと思いますので、ご了承ください。

それでは、中部地区2県のヒアリングを行います。

初めに、愛知県よりご説明をお願いいたします。

【愛知県（川島様）】　愛知県の川島です。よろしくお願いいたします。愛知県の状況について、説明させていただきます。

まず、①現在の大気環境の状況についてです。

NO_2につきましては図1のとおり、愛知県の対策地域内において、2014年度以降、一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局の全てで環境基準を達成しております。

NO_2濃度の年平均値は図2のとおりです。中長期的には減少傾向を示しており、近年は低濃度で横ばいの状況です。また、全国平均との差はほぼ解消され、自排局においても全国と同水準となっております。一方で、直近5年間最大濃度は、交通量の多い主要幹線道路沿いの地点で観測されており、対策地域内の自排局平均値の約1.5倍となっております。

全体として改善は進んでおりますが、道路沿道における局所的な課題は引き続き存在しております。図3の自動車から排出されるNOx総量につきましても着実に減少しており、2017年度以降は2020年度及び2026年度の目標量を下回る水準で推移しております。

次に、（2）粒子状物質についてです。

SPMにつきましては、黄砂等の特殊要因による事例を除けば、図4のとおり、2009年度以降、一般局、自排局の全てで環境基準を達成しております。

図5のSPM濃度も継続的な減少傾向にあり、愛知県と全国との差はほぼ解消されております。また、一般局と自排局の濃度差も小さくなっており、自動車由来の影響が大きく改善してきたことが伺えます。

図6の自動車排出PM総量についても減少を続けており、2019年度以降は2020年度及び2026年度の目標を下回っております。

（3）環境基準非達成地点の状況について申し上げます。

2007年度以降に環境基準非達成となった地点は、主として交通量の多い幹線道路沿いの自排局です。しかしながら、これらの地点においても、図7のNO_2、図8のSPM濃度ともに着実に低下しており、改善傾向が継続しております。

②環境基準達成に向けて、愛知県が実施している主な取組についてご説明いたします。

愛知県では、NOx・PM法の削減計画のほか、環境基準の達成維持のため、各種施策を実施しております。

（1）車種規制非適合車の使用抑制です。

愛知県では、「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」に基づき、対策地域内に流入する非適合車の不使用を求める取組を進めております。荷主や旅行業者による要請・確認の実施により、非適合車の走行割合は着実に低下してきました。愛知県の非適合車の走行割合は、資料にはありませんが、令和7年度までのここ数年、車種別においても約1%を下回っております。

（2）ゼロエミッション車の普及促進です。

愛知県ではEV、PHV、FCVなどの導入促進のため、走行距離が長く、環境改善効果が大きい業務用車両を対象に補助を行い、中小企業等の負担軽減を図っております。

また、EV等の導入に対し、県独自の自動車税種別割の免除も実施しており、これまでに29万台を超える普及実績となっております。

（3）名古屋南部地域を中心とした交通環境対策です。

愛知県では、国、警察、名古屋市等と連携し、名古屋南部公害訴訟に係る地域の大気環境改善を図るため、愛知道路環境対策連絡会議を通じて、各種交通流対策を実施してまいりました。2014年には、大型車の中央寄り走行を促す「環境レーン」を導入するなど、交通の円滑化と沿道環境の改善に取り組んでおります。

次に、③指定解除に関する検討状況についてご説明いたします。

愛知県の対策地域内では、NO_2及びSPMの環境基準を安定的に達成しており、その濃度は低い水準で推移しております。また、車種規制適合車への代替が大きく進み、非適合車の割合も低い水準で推移しております。さらに、将来推計においても、時点修正された令和11年時点でも、大気環境は引き続き良好な状況を維持すると見込まれております。

こうした状況を踏まえますと、愛知県は現時点において、法に基づく対策地域の要件に該当する可能性は低いと考えております。

また、自動車使用管理計画や実績報告制度は、これまで事業者の取組を促進する上で、重要な役割を果たしてきましたが、現在では非適合車の割合が低い状況にあります。そのため、事業者及び自治体双方に大きな負担を課しながら、現行制度を継続することについては課題があると考えております。

しかしながら、主要幹線道路沿道には、依然として相対的に濃度の高い地点が存在し、健康影響に対する住民の不安もあります。このため、指定の有無にかかわらず、県としては、引き続きEV、PHV、FCVの普及促進や交通流対策などの総合的な自動車環境対策に取り組むとともに、住民への丁寧な情報提供と対話を継続してまいります。

最後に、国への要望です。

愛知県としては、引き続き交通流対策や自動車単体規制、とりわけ大型車の低公害車化のさらなる促進をお願いしたいと考えております。また、要件による指定解除後の大気環境の評価に当たっては、数値解析手法を活用した多角的な解析を、国において全国一体的に実施していただくことを要望いたします。

以上で説明を終わります。ありがとうございました。

【飯田委員長】　愛知県の川島さん、どうもありがとうございました。

続きまして、三重県からご説明をお願いいたします。

【三重県（古市様）】　三重県大気水環境課の古市でございます。そうしましたら、三重県の状況につきまして、ご説明申し上げます。

スライド、次の次を。

三重県内の現在の大気汚染状況とその評価でございます。

三重県は、ご存じのように地形的に南北に長く、約170キロあるわけなのですけれども、そのうち対策地域として指定されておりますのが、北勢地域の一部の市町となっております。その対策地域の中に、一般局が8局と自動車排出ガス測定局、自排局が5局設置されているところでございまして、二酸化窒素の環境基準の達成状況は、左の棒グラフにございますように平成23年度以降、全て達成率100％となってございます。

右のほう、折れ線グラフが濃度の推移を示したものでございまして、一般局、自排局ともに、長期的なトレンドでいきますと、着実に減少してきているところがお分かりいただけるかと思います。併せて、自排局と一般局の濃度の差につきましても小さくなってきているということがお分かりいただけるかと思います。

次、お願いします。

自排局の中で、四日市市内にあります納屋というところの測定局の状況をお示ししたものになります。こちら国道23号沿いの渋滞であったり、滞留が生じやすい交差点付近に位置する測定局でございまして、条件としては非常にシビアなところに立地するわけでござ

いまして、過去平成21年度には、全国でワースト2位といったような状況でございました。この納屋の測定局におきましても、平成23年度に環境基準を達成し、その後も環境基準の確保がされているといった状況。加えて低下傾向にあるといったところが現状になっております。

次、お願いします。続いて、SPMの状況でございます。

左側がSPMの環境基準の達成状況でございます。平成23年度が少しぼこっと下がっておりますが、この年、ちょうどゴールデンウィークの辺りに大規模な黄砂の飛来があったということで、環境基準自排局、一般局ともに達成状況が低くなってございますが、それを除けば100％の達成状況が続いております。

右側の折れ線グラフになりますが、こちらも一般局と自排局ともに低い濃度で推移しておりまして、近年、若干上昇傾向にあるようにも見てとれるのですけれども、中長期的なトレンドで見ますと、着実に減少傾向にあるのかなというふうに考えておるところでございます。

次、お願いします。環境基準達成に向けて実施している取組及びその評価でございます。

三重県自動車排出窒素酸化物総量削減計画については、後ほどご説明申し上げますけれども、対策地域の指定の解除に向けた取組を三重県のほうで今行っているということで、総量削減計画の新たな策定は猶予をいただいているところでございまして、直近の計画が平成25年3月に策定したものになってございます。目標年度が令和2年度となっておりまして、一旦切れるような形にはなっておりますけれども、こちらは1から7まで、主な施策として記載してございます取組を引き続き行っているという状況でございます。

その下にございます自動車交通公害防止事業です。

こちらはもともと騒音対策として始まった会議体でございますが、主に道路管理者の方で構成された会議体で、推進協議会を設置しておりまして、こちらにおいても大気汚染の防止についての取組を進めているところでございます。

続きまして、地球温暖化対策でございます。

こちらの三重県地球温暖化対策総合計画、令和5年3月に改定したところでございますけれども、もうその中で大気汚染対策と地球温暖化対策の相互に資する取組を進めておりまして、具体的にはこちらに記載がございますように、1から3の取組を実施しているところでございます。

またちょっと毛色は変わるのですが、不正軽油対策として会議体を設けておりまして、こちらでも大気汚染対策についての取組を進めているところでございます。

次、お願いします。総量削減計画の窒素酸化物の状況でございます。

先ほど申し上げましたように、平成25年3月に策定しました計画では、平成21年度を基準年度として、令和2年度の目標を立てているわけでございますけれども、令和2年度の目

標値2,787tにつきましては、令和元年度以降は達成し、その後も引き続き達成している状況で、直近の令和6年度と基準年度の平成21年度を比較しますと、3,840tの減ということになってございます。

次、お願いします。続きまして、粒子状物質、SPMの状況でございます。

こちらも同じく平成21年度を基準年度としておりまして、令和2年度の目標値163tとしていたところですが、平成29年度には目標を達成し、令和6年度は82tとなっておりまして、基準年度と比較しますと、221tの減という状況となっております。

次、お願いします。こちら、県内の排出基準適合車の割合を示したグラフになっております。

プロットの●のほう、こちらが対策地域内で、プロットが▲のほうが対策地域外の状況になっております。対策地域内は、もちろんでございますがほぼ100％でございまして、対策地域外におきましても、自動車単体規制が進んだこともございまして、令和7年度末の時点では97％が適合していると、こういった状況になっていまして、県内の登録車両についてはほぼ基準に適合している状況ということになっております。

次、お願いいたします。指定解除の申出に係る検討状況でございます。

ちょうど5年前の本小委員会におきまして、私どもから対策地域の指定解除の考え方について、お示しいただきたいということで、意見を申し上げたところでございまして、それを受ける形で令和4年11月、当時の自動車環境対策課長通知で、対策地域の指定の解除の考え方といったところでお示しいただいたところでございます。これを受けまして、三重県では、対策地域の指定解除に向けた取組検討を進めることとして、現在も進めているところでございます。

その中では、将来推計に基づく環境基準確保の確認ということと、あと留意すべき事項ということで3点お示しいただいておりまして、まず将来推計に基づく環境基準確保の確認といったところでございますが、こちらにつきましては、令和6年度、令和7年度に、評価年度から5年後の車種規制が適用されなくなった場合の大気環境を推計し調査を行った結果、四角囲みにあります4点につきまして、コンサバに予測した場合にあっても、十分条件を満たす評価が得られております。

次、お願いします。

3点の留意すべき事項への対応状況でございます。

真ん中と下のところでございますが、「大気環境状況及び自動車使用状況の確認」及び「大気汚染対策・地球温暖化対策の双方に資する取組の実施」といったところに関しましては、将来的に指定解除になったとしても、県としては積極的にしっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えておるところでございまして、ポイントとなるのは一番上の「ステークホルダーとの調整」というふうに認識しております。

これまでも住民団体の方であったりとか、あと業界団体、事業者等と意見交換等させて

いただいております。特に三重県については、自動車排出ガスが直接の原因ではございませんけれども、四日市公害ということで大規模な大気汚染を経験した県でございますので、特に住民の方への説明というのは丁寧にやっていくべきだということで、継続的に、意見交換を行っているという状況でございます。

次、お願いします。

最後、その他ということで法制度への要望となりますが、ステークホルダー、特に事業者と意見交換をする中で、背景にも記載してございますように、県内における排出基準適合車の割合がほぼ100％になっているということ、あと団体の方からは、排出基準適合車への転換が進んで、顧客のニーズも踏まえると、今後、排出基準を満たさない自動車が増えるということは想定されないというお話を伺っておりまして、そんな中自動車使用管理計画であったり、定期報告については過度な負担といいますか、負担に感じているという意見がございました。

それを受けた形になりますけれども、自動車排出窒素酸化物等の抑制のための措置といったところは十分図られたというふうに考えておりますので、法33条及び34条の規定に基づく自動車使用管理計画及び定期報告については、義務とするのではなく、自主的な取組とするなど、制度を見直していただければなというふうに考えております。私からは以上になります。

【飯田委員長】　三重県の古市さん、どうもありがとうございました。

中部地区の2県のご説明に対して、委員の皆さんからご意見、ご質問等がありましたらお願いいたします。

大久保先生、どうぞご発言ください。

【大久保委員】　ありがとうございます。

愛知県、三重県におかれましては、ステークホルダーとの協議のお話にも資料あるいは口頭で触れていただいておりますので、そのことについて伺いたいと思います。

愛知県につきましては、名古屋南部も踏まえて、その訴訟の関係地域だけではなく、環境レーン等の対策を進めてきたということが資料で書かれている一方で、ステークホルダー協議は特に具体的なことが書かれていなくて、進めていく必要があるということだったと思いますけれども、道路連絡会は、ちょっと最近あまり開催されていないのかもしれませんけれども、関係団体との相互の意見交換の状況、あるいは今後の予定についてお伺いできればと思います。

また、三重県に関しましては、道路公害ということではないけれども、大気汚染に関する住民団体があって、そこに意見を伺っているということでしたが、事業者から出てきたご意見は最後にありましたけれども、住民の方のご意見の紹介がなかったので、もし、どのようなことがあったのかという具体的なご指摘があれば伺いたいと思います。

以上です。

【飯田委員長】　大久保先生、ありがとうございました。

それでは、愛知県の川島さん、ご回答をお願いいたします。

【愛知県（川島様）】　愛知県の川島です。

年1回、団体の方からご意見を頂戴している状況でございます。本年も非適合車の流入規制に関しまして、もっと減少するような要請がありましたし、愛知県の取組や規制を注視している団体さんがあるという状況でございます。

以上です。

【飯田委員長】　ありがとうございました。

続きまして、三重県の古市さんからお答えいただきたく思います。

【三重県（古市様）】　三重県、古市でございます。

住民の方のご意見でございますけれども、総じてではございますが、このデータでご説明申し上げると、よく分かりました、今後もおそらく、環境が悪化するということはないでしょうねというご理解はいただいてはいるのですが、対策地域の指定を解除することがトリガーとなって、なし崩し的に大気環境規制というのがどんどん緩和されていってしまうのではないかというご懸念をお持ちのところがございます。県としましては規制すべきところはしっかりやっていきますということでご説明を申し上げているのですが、今後も引き続き、丁寧な対応に努めていきたいなというふうに考えているところでございます。

以上です。

【大久保委員】　ありがとうございます。

【飯田委員長】　ご回答とご質問ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

特にないようでしたら、最後に近畿地区2県のヒアリングを行わせてください。

大阪府の定さん、ご説明をお願いいたします。

【大阪府（定様）】　大阪府環境保全課長の定でございます。ご説明をさせていただきます。

1ページ目をお願いします。大阪府の第4次削減計画の概要でございます。

赤字で書いておりますとおり、全ての測定局で0.04ppmを下回るなど、さらなる改善に向けて取り組むとして、府独自の指標値も設けて削減に取り組んでいるところです。

次、お願いします。

測定局における二酸化窒素の環境基準達成状況です。

令和6年度以降は、0.04から0.06ppmのゾーン内の測定局もゼロとなっております。

次、お願いします。

二酸化窒素の年平均値については、一般局、自排局ともに低下傾向となっております。

次、お願いします。

測定局におけるSPMの環境基準達成状況です。

平成28年度以降は、全局で達成している状況が継続しております。

次、お願いします。

SPMの年平均値については、一般局、自排局ともに長期的には低下傾向でございましたが、近年は横ばいとなっております。

次、お願いします。

令和7年度にNO_2とSPMの濃度が上位であった局の経年的な傾向を示しております。

NO_2は低下傾向となっておりますが、SPMは、近年は上昇傾向に転じているということが見てとれます。

次、お願いします。

府域で交通量の多い交差点付近で行っておりますNO_2の簡易測定の結果です。

近年もほとんどの地点で、推計値でございますけども、0.04～0.06のゾーン内の結果となってございます。

次、お願いします。

自動車のNOxの排出量についてですけれども、減少傾向が続いてございます。

次、お願いします。

自動車のPMの排出量でございますが、長期的には低下傾向でしたが、近年は横ばいの傾向となってございます。このPMについて、タイヤやブレーキに起因する粉じん量を計算しますと、普通貨物車では概ね半分、乗用車では9割近くをいわゆるタイヤ粉じんが占めておりました。走行量に車種ごとの排出係数を乗じた推計値で求めますので、走行量が減らない限り、この横ばいの傾向が続くのではないかと考えております。

次、お願いします。

次に、各種取組状況について、ご説明します。基本方針に基づきまして、ここに書いているような取組を行ってまいりました。

次、お願いします。

取組項目ごとの削減効果ですけれども、NOx、PMともに自動車単体規制、車種規制、流入車規制の実施による削減効果が最も高くなってございます。

次、お願いします。

次に単体規制の推進についてですが、走行車両に占める最新の規制適合車の比率は着実に高くなってきていることを確認しております。

次、お願いします。

車種規制の効果ですけども、走行車両に占める車種規制非適合車の比率は大きく低下してございます。大阪府では、流入車対策として、対策地域内への発着規制を行っておりましたが、この規制を廃止した後も比率は増えておりません。

次、お願いします。

次に、電動車等の普及促進にも取り組んでおりますけれども、乗用車におけるZEVの普

及、それから貨物車における電動車の普及については、さらなる促進が必要と考えてございます。

次、お願いします。

次に、対策地域の指定解除及び制度のあり方に係る意見についてご説明します。

指定解除による自動車環境対策への影響について考察をいたしました。

1点目ですけれども、今の制度のまま指定解除しますと、走行車両に占める車種規制、非適合車の比率が現状よりも高まる可能性があるのではないかと考えています。この画面の左下の表でございますが、対策地域内の走行車両について調べましたところ、対策地域内の登録車両は、当然ながら非適合車は0%ですけども、対策地域外から来る車については1.2%が非適合車、僅かな差ですけども明確な差があると考えてございます。

次、2点目ですけども、車両の更新が減速する可能性があるのではないかと考えています。表の右下、貨物車の車両代替の状況についてですけれども、新しい規制に適応する貨物車の比率については、全国に比べて大阪府域、ほとんどが対策地域ですけれども、11ポイント差がございます。それだけ新しい車への更新が全国平均に比べて進んできたということですけども、車種規制がなくなることで、この効果が減速する可能性があるのではないかと考えてございます。

次のページ、お願いします。

3点目です。一部の地点で、大気濃度が現状程度の水準を維持できなくなる可能性があるのではないかと考えてございます。交通量の多い交差点付近では、まだゾーン内にある地点というのが複数ございます。環境基準の告示においては、こういったゾーン内の濃度は現状程度の水準を維持する必要があるとされてございますので、車種規制廃止によって、非適合車の登録台数が対策地域内でも若干増える、中古車を買い求めるとか、対策地域外から対策地域内に車両登録場所を移すとかいったような動きが若干出てまいりますと、また、こちらの文章でも書いていますけれども、物流センターの整備といったような対策地域内で新たな交通量の集中を生じる要因というのも見てとれますが、そういった要因とも相まって、ゾーン内濃度にある地点の一部において、現状程度の水準を維持できなくなる可能性が僅かながらあるということは考えられるのではないかと思っております。

それを踏まえて、指定解除についての意見でございますが、①です。指定解除に当たっては、局地的な大気汚染状況、すなわちゾーン内の濃度の地点についても、現状程度の水準を維持できることが望ましいと考えてございます。

②です。指定解除による車種規制非適合車の登録増加の局地的な影響について、現状では推計を行っていないこと、それから、局地的な流入車対策の実施はなかなか難しいと考えられますので、対策地域は解除せず車種規制の継続、もしくは車種規制を実質的に継続できる制度、そういった効果を維持できる制度の確立というのをした上で指定解除ということが望ましいのではないかと考えてございます。

③でございます。対策地域の指定解除、すなわち車種規制の終了の判断に当たっては、常時監視測定局以外で、ゾーン内の濃度にある地点においても、将来にわたって現状程度の水準が維持できるかどうかといったことの具体的な判断方法の検討が必要ではないかと考えてございます。この判断方法については下の米印で書いてございますが、令和4年に答申をいただいた中では、面的評価によって環境基準非達成となる、すなわち0.06ppmを超過する可能性のある地点の有無については、評価の考え方が整理されてございますけども、ゾーン内の濃度の現状程度の水準維持については評価が行われていないのではないかと考えてございます。そういったところの整理に加えまして、ゾーン内の非悪化の考え方というのをどう整理するのかと。98%値で評価をいたしますので、どうしても年変動が生じてしまう。その年変動がある中で、どの程度上昇しなければ「悪化した」と評価しなくていいのかどうか、この「悪化する」、または「しない」という考え方の整理についても、併せて必要ではないかというふうに考えてございます。

次のページをお願いします。制度や取組のあり方についての意見でございます。

①でございますけども、対策地域の指定を継続する場合であっても、残る課題は局地的な汚染状況の悪化防止であるという現状でございますので、この状況に照らせば、対策地域全体で総量削減を行うという施策の必要性は低いと考えられますので、総量削減計画制度の廃止をすることが望ましいと考えてございます。仮に制度を継続する場合であっても、排出総量の算定や目標設定の大幅な簡素化や、あるいは法定の協議会の規定の廃止が望ましいのではないかと考えてございます。

次、②です。自動車使用管理計画及び取組状況報告については、既に車種規制への対応は対策地域内では終えてございますし、エコカー導入等の対策については、この制度では強制する権限がないということで実効性に限界もありますことから、制度は廃止することが適当ではないかと考えてございます。一方で、取組の促進のためには、大型商用車における導入費用高騰や電動化の難しさといった課題に対応するためのインセンティブ施策の強化が必要ではないかと考えてございます。

③でございます。進捗状況の把握調査も毎年度行ってございますけども、車種規制の効果把握のための調査については、対策地域内外でまだ保有車の状況に差がありますので、その状況のウオッチは必要ではないかと考えており、また走行量についても、経年的な状況の把握は必要と考えますが、それを除いて、調査内容については簡素化するのが望ましいのではないかと考えてございます。

以上です。

【飯田委員長】　定さん、どうもありがとうございました。

続きまして、兵庫県の髙原さん、ご説明をお願いいたします。

【兵庫県（髙原様）】　兵庫県水大気課長、髙原でございます。よろしくお願いいたします。

次のページ、お願いいたします。

1ページ目でございますが、1、大気汚染の改善状況ということで、左側がNO_2、右側がSPMになってございます。

左側をご覧いただきますとおり、NOx・PM法の対策区域、あるいは県独自で運行規制というのをしておりますけども、その地域とも大幅に濃度が低減しているということでございます。

環境基準の達成状況につきましても、一般環境大気測定局を平成11年度以降、自動車排出ガス測定局を平成22年度以降、全局で環境基準を達成ということでございます。右半分でございますけども、SPMですが、こちらも年平均は減少傾向にございます。一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局とも平成26年度以降、全局で環境基準達成でございます。

次のページをお願いいたします。

2、環境基準達成に向けて実施している取組としまして、2-1、条例による運行規制（流入車規制）でございます。

右の図が兵庫県南部のほうの図になってございますが、この網掛けをしているところが法の対策地域、それで右下の青色の部分が条例運行規制地域ということになります。県内でも特に阪神東南部地域の環境基準の早期達成と維持のため、平成16年10月から車両総重量8t以上の自動車、バスは定員30人以上で、自動車NOx・PM法の排出基準に適合しない車両について、運行規制を実施してございます。

実効性確保に向けた取組としまして、（1）から（3）がございまして、（1）カメラ検査でございます。

規制開始から令和7年度末までの間に、道路で撮影した運行規制対象車両、延べ約89万台のうち、違反車両は延べ7,141台ということで違反率は0.81％でございます。

それから、街頭検査も行っておりまして、同様に43号線等の主要道路で、国道事務所あるいは阪神高速道路株式会社と合同で検査を実施しておりまして、運行規制対象車両3,461台のうち、違反車両120台として、違反率は3.5％になってございます。

規制開始の当初は年間1,000～2,000台の違反車両が確認されておりましたが、その後の指導啓発等によりまして、徐々に減少しまして、近年は年数台程度で推移してございます。

（3）普及啓発でございますが、リーフレットを作成しまして、イベント（高校野球大会）での配布、あるいは高速道路への配架ということ。それから、国道43号線の主要道路で横断幕の設置、道路情報提供装置による周知というものを行ってございます。

次のページをお願いいたします。

2-2の電動車等導入支援ということでございますが、一つ目が最新規制適合車買替えに対する支援ということで、非適合車から最新規制適合車への買替え促進のために、中小企

業者等へ低利な融資を実施してございます。

それから二つ目として、電動車導入支援として、EV・FCV等の導入促進のため、法人・個人事業者に導入費の一部を補助してございます。

三つ目でございますが、燃料電池（FC）、バス、トラック等の導入支援と水素燃料費支援でございます。導入費及び水素燃料費の一部を補助してございます。

それから四つ目でございますが、水素ステーションの設置の支援ということで、水素モビリティの普及促進のため、インフラ整備費の一部を補助してございます。

その結果、10年間でゼロエミッション車は3.7倍、(プラグイン)ハイブリッドも2.5倍に増加するなど、電動車の着実な増加が見られてございます。

次のページをお願いします。

3、今後の方針についてでございますが、自動車NOx・PM法に基づく車種規制、あるいは条例に基づく運行規制等の実施によりまして、大気環境は大きく改善しており、以下のとおり、同法が果たしてきた役割は概ね達成されたというふうに評価してございます。

一つ目が、先ほど申しました環境基準の10年以上達成、かつ濃度の減少傾向。それから二つ目につきましては、国で行っていただいています将来推計ですね。将来年度においても、環境基準が確保される状況が継続される見込みということ。それと三つ目でございますが、車種規制に適合しない車両自体が減少してきていること。かつ電動車の普及も徐々にでございますが進んでおりまして、今後この流れはさらに加速していくのではないかと考えてございます。

つきましては、従来型の排出ガス規制を中心とする施策から、電動車の普及促進を軸とした施策への転換が求められているのではないかということでございます。

今後の取組でございますが、引き続き、大気環境状況の変化を継続的に監視していきます。それから電動車の普及に向けた取組、エコドライブの普及等を進めてまいります。それから三つ目でございますが、法に基づく指定地域が解除となる場合につきましては、各方面の関係者との調整を行いながら、検討を進めていくということでございます。

以上でございます。

【飯田委員長】　髙原さん、どうもありがとうございました。

それでは、この近畿地区2府県のご説明に対しまして、ご意見、ご質問等がありましたら、お願いいたします。

織先生、ご発言お願いします。

【織委員】　よろしいでしょうか。ありがとうございます。

大阪府の方にご質問なのですけれども、対策地域の指定を解除すると、車種規制が適用されなくなり、非適合車が再び入ってくる可能性があるので、国によってサポートの施策をお願いしたいという指摘があって、非常に重要なポイントだと思っています。

ただ、指定解除そのものが本来目指すべき方向というのを考えたときに、大気環境上、

特に対策が必要な地域を指定していると。環境基準が継続的かつ安定的に達成され、将来的に維持できるのであれば、最終的には特別な地域指定から卒業できる制度、この制度の基本は維持しておく必要があるのではないかなというふうに考えています。

大阪府は、既に同じような経験をなさっているというふうに、私は記憶しています。たしか府条例に基づいて、車種規制非適合の流入規制を実施していて、その結果、流入割合が低下したので流入規制を廃止したという一連の府条例に関わって、そういった経験をなさっているので、そのときのご経験から、どういった施策が必要なのか。環境が改善したから廃止するというのではなく、廃止後の影響について定量的に将来予測をするというようなことが、やっぱり大阪府の経験から要になるのだとか、そういったようなことを、ご経験を踏まえて教えていただければなというのが質問です。ありがとうございます。

【飯田委員長】　ありがとうございます。

そうしましたら、大阪府の定さんから、ご見解をいただければと思います。よろしくお願いします。

【大阪府（定様）】　ご質問ありがとうございます。

ご指摘のとおり、大阪府でも発着地規制という形でやってございましたけども、一定効果も出たということで廃止しております。その後も、揺り戻しの可能性もあるということで非適合車の流入状況は継続的に調査しており、そこも問題ないということではございますが、今回、指定解除となると、非適合車が対策地域内で登録ができるということになり、このことの影響は、まだ分からない部分がどうしてもあると思います。

ただ、対策地域外からの車のうち1.2%の比率で、新たに非適合車が生産されて世の中に増えることはないと思いますので、対策地域内でも最大増えるとしてもこの程度で、この程度の状況でどのぐらい濃度が悪化し得るかどうかということは、シミュレートは可能ではないかなと考えてございます。ちょっとそこまで我々が独自に計算で出せているわけではないのですけれども、最大限考えられる変化に対して大気濃度がどのぐらい動くのかといったことは整理できるのではないかと、こういうふうに考えてございます。

すみません、現段階では以上です。

【織委員】　ありがとうございます。クリアになりました。

大阪府さんに質問させていただいたのですけど、これは大阪府だけではなくて、今後、ほかの対策地域でも、環境改善が進めば共通して生じる問題だと思っているのですね。個々の地域を指定し続けるかどうかという議論だけではなくて、自動車NOx・PM法全体として、環境改善を達成した地域がどのように指定から卒業できるのか、その出口戦略をやはり国として、施策としてどういうふうにしていくのかという検討する、そういう段階に来ているかということにも議論がつながっていくのではないかと思います。

以上です。

【飯田委員長】　織先生、ありがとうございました。

これは事務局から回答いたします。

【篠原モビリティ環境対策課総括補佐】　ありがとうございます。環境省モビリティ対策の篠原です。

ご指摘いただきました指定解除した後に、将来年度において環境基準を超える地点があるのかというところについては、令和4年の答申の中でも整理をいただいておりまして、その中で将来推計という形で、今、仮に車種規制がなくなったとして、じゃあ、5年後にどの程度増えるのかという将来推計をさせていただいた上で、かつ、それは今後仮に解除したとしても、もう超える見込みがないだろうという一定の基準の値を当時整理していただいた上でお示しさせていただいているというところになっております。

令和4年の答申のときにも整理いただきましたように、資料1-2に更新版としてお示ししたようなデータでの確認に加えて、やはりそこのステークホルダーの皆様との調整というところは大切に、丁寧にしていかなければならないところだと思いますので、その辺り、今回都府県にヒアリングいただいたように、今丁寧に調整を図られている都府県もあるというふうに認識しているというところでございます。

以上になります。

【飯田委員長】　織先生、いかがでしょうか。よろしいですか。

大阪府の定さんから手が挙がっていますので、ご発言をお願いします。

【大阪府（定様）】　申し訳ございません。今、環境省様からご説明いただきました資料1-2の整理でございますけれども、0.06ppmを超えて環境基準非達成となるかどうかについては、過去、令和4年に整理がされておると思いますけれども、環境基準の告示の中で要件として触れられております、ゾーン内については現状程度の水準を維持すべきといった点については、測定局以外の地点においてもそうかどうかといったことについては、令和4年は整理されていないのではないかというふうに思ってございます。ここら辺は、我々対策地域内には、いろいろな団体さんもおられて、環境基準については、非常にシビアなご意見というのをお持ちの団体もおられますので、ゾーン内の悪化といったところについても、きちんとした評価の考え方というのは整理された上で、地域との対話に入っていけるというふうに我々は考えてございます。

以上です。

【飯田委員長】　ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

予定の時間が過ぎていまして申し訳ございません。飯田から1点、お願いがあるんですが。

今回ヒアリングにて、非適合車の流入対策に係る取り組みをご紹介いただきました。千葉県からは、約0.3%が指定地域外の非適合車両であること、大阪府からは、大体1.2%ぐらいが見込まれるとの説明がありました。それから、兵庫県からは、いわゆる走行車両の

ナンバープレートを写真で撮影して集計すると0.81％、路上で待ち構えて個別チェックをすると3.5％とする調査例の説明がありました。

非適合車が、指定解除したときにどれくらい増えてしまうのかというのは、解除を判断する上で懸念点の一つです。

お願いは、非適合車の流入率に係る調査の事例があれば、過去のものも含めて、教えていただけませんでしょうか。メモあるいはコピーで結構ですので「何年に調査したら、こういう数値でした」ということを事務局に寄せていただければ幸いです。

質問は、兵庫県の0.81％と3.5％というのは、この差について、何かコメントございますでしょうか。

【兵庫県（髙原様）】　兵庫県です。

カメラ検査の母数が89万台、街頭検査が3,461台ということで、かなり分母が違うというのはございます。

あと、カメラ検査と街頭検査ともにですが、やはり規制開始当初の頃に違反車両が多く、最近はもう本当に減ってきているというところはございます。その中で、県外車両の方が条例の認知度が低いと考えられ、カメラ検査より街頭検査の方が県外車両の割合が高いということは関係しているのかなというふうに思われます。

【飯田委員長】　どうもありがとうございました。

本日のヒアリングでは、削減計画の策定をなくしてもいいのではないかというご意見、それから森川委員からもご質問があったとおり、管理表あるいは計画等手続の書類について簡素化、あるいは廃止ができないかというご意見。指定解除されると非適合車両が増えるのではないかという流入規制に係るご懸念。地域の行政を預かっている立場からすれば、住民との意見交換と情報共有を行い、理解をいただくというプロセスが大事。等々のご意見をいただきました。

最後に、全体を通じて、ご意見があればお伺いしたいと思います。委員の皆さん、ご意見あるいはヒアリングをさせていただいた都道府県、あるいは九都県市のどなたでも結構ですので、追加のご意見があればお願いいたします。

森川委員、どうぞ。

【森川委員】　森川です。

自治体さんのご負担について、輸送量を出したりとか、計画を立てたりとかいう文言としては幾つかあって、私、今回初めて大変だったと聞いたのが、簡易測定の部分がこれも大変な部分なんだなというのが分かりまして、ちょっとどんなものを提出しなければいけないかというリストが実はなかったかなと思うんですけれども、それがちょっとあるといいかなと思うんですけれど。何が大変で、何だったら大変ではないみたいなのが分かるといいなと思ったんですが。

【篠原モビリティ環境対策課総括補佐】　NOx・PM法において定められている計画は、都

道府県関係ですと主に二つありまして、国の基本方針に基づいて定められる総量削減計画です。基本方針が更新されれば、削減計画もそれに応じて更新されることになるかと思います。

もう一つが、地域内の事業者様が都道府県さん宛てに出される計画になっています。それは定期報告も法律上義務づけられています。

この二つについて、何か簡素化をしてほしいという要望があるのではないかと思っておりまして、その総量削減計画はやはり定めっぱなしではなくて、それに基づいて着実に計画どおりにされているかというところを、確認させていただいていまして、恐らくそこの部分の負担の話をされているというふうに私は理解しました。

【吉本モビリティ環境対策課長補佐】　森川委員、大丈夫ですか。

【森川委員】　いや、簡易計測というか、面的評価のための簡易測定もちょっと大変みたいなご意見があったかと思って。

【吉本モビリティ環境対策課長補佐】　環境省、吉本です。

私から補足をしますと、簡易測定は確かに計画の中には厳密に入れなければならないものではないんですけども、過去の事例ではあるんですが、面的に濃度が一定の濃度に下がっているかどうかの確認ですね。シミュレーションの結果だったらもうぎりぎり0.055ppmに近い、実際に一定の基準よりも上がっているのか、下がっているのかが微妙だと、確かに確実に下回っているとは言いがたいところについて、簡易測定を実際に行ってもらっているというところがあるんですけども、そこでどういった濃度状況にあるかとか、要はどうシミュレーションされているかによっても、各自治体で簡易測定をどこでやるかとかいうところの選定とか、その辺の事情が変わってくるのかなと思っています。そこら辺は各自治体の事情もありますので、どこを選ぶかとか、どれだけの場所がたくさんあるかとかによっても簡易測定の負担はちょっと変わってくるのかなと思います。

【飯田委員長】　どうもありがとうございました。

草鹿委員、どうぞ。

【草鹿委員】　すみません、会議が延びているところで。

指定解除の方針ということで、今日、皆様方のご意見を聞かせていただいて、一番分かりやすい資料が冒頭の資料1-2の14ページ辺りなんです。ちょっと注意するべき点としては、技術的な観点で言うと、これは千葉県さんの例が書いてあるんですけれども、平成28年規制とかポスト新長期規制というのは、これは恐らく排ガスに異常があると故障の診断ランプがついて、自動車自体はそんなに運転できなくなるので、この緑と青の部分のところの7割ぐらいは、もう心配しなくて大丈夫だろうと。これは今後もそうですね。

ところが、この赤い新長期規制とか新短期規制とか長期規制というのは、今はまだ大丈夫かもしれないんですけれども、やがてはハイエミッター化する可能性があって。だから今日の議論の中で、いつかはこのピンク色と青と赤も実はハイエミッター化する。これは

耐久要件というのがあって、大体デリバリーの小さいトラックなんかですと25万キロぐらい。排ガス性能ですね。それから中型で45万キロですね。それから、長距離で65万キロなので、比較的中距離・短距離というのは生き残る可能性があって、長距離のほうは結構摩耗が激しいので買い替えのほうは進むんですけれども、そういう傾向にあると僕は認識しているので、やがては長期規制以降のものもハイエミッター化する可能性があって、解除したときにそれをどうするかということかなというのは、今日の議論の中ではご指摘しておきたいなと思っています。

以上です。

【飯田委員長】　草鹿先生、ありがとうございました。排出原単位でどれだけの濃度で出てしまうかということと、その車がどれだけ走るかという稼働率の掛け算になりますよというご指摘でございました。ありがとうございます。

織先生、ご発言をお願いします。

【織委員】　ありがとうございます。実は、もう時間がないからいいかなと思っていたところなんですけれども。

今までの議論で、自治体の方のいろいろなお話を伺っていて、すごく地域差があるなというのを改めて感じさせていただいているところなんですね。

この指定解除に向けて、また環境基準達成に向けて、今までNOx・PM法もいろいろと効果が出てきた中で、これだけ指定解除に向かってまだ頑張ろうというか、特に主力でやっていこうと、地域とも別の方向を向いているというか、熱量が下がっているというか、そういう時期といろいろあって、違うシフトがあります。

そういった中で、国としてもうある程度施策をやってきた中で、次のステップとしてどういくんだろうかという、何かその辺の方向性の議論も必要なのかなと思っています。つまり脱炭素に向けて、大気環境基準部局だけではなくて、環境省全体として、この排ガス規制の在り方みたいなものが新しいステップに行くべきなのか。あるいはその従来型のところというか、今までもやっていた、それはもう完璧にしていく方向でいくのか。その組合せでいくのか、そういった議論も必要ではないかなというのを、今回自治体の熱量というか方向性についての本当に多様なご意見や取組を伺っていて、ちょっと感じたところでございます。

【飯田委員長】　織先生、ご発言ありがとうございました。

飯田も同感です。各自治体の基準達成に向けた取り組み、現状の把握、解除に向けた検討、懸念点は多様であり、異なることも判りました。解除に向けては、住民の皆さん、ステークホルダーと表現されましたけども、情報共有と理解を進めることが大事というお話をふくめ、多様なご意見をお伺いすることができました。

本日は、ヒアリングにご協力いただきましてありがとうございました。厚く御礼申し上げます。これにて、ヒアリングを終了いたします。

最後の議題は(4)その他となっていますが、実際には大久保先生、織先生等々から、その他も含めたご意見は十分に伺えたと思っておりますので、ここで本日の小委員会を締めさせていただきます。本日ヒアリングにてお伺いしたことは、その内容を精査して、次回にレビューさせていただき、委員の皆様にご議論いただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

事務局から連絡がございますので、よろしくお願いします。

【吉本モビリティ環境対策課長補佐】　環境省の吉本から一点だけ。

最後、飯田先生から一つ、今後の話をいただいたんですけど、資料3ですね。

また次回、今年の冬頃の第4回小委員会にて、取りまとめに向けて進めていきたいと考えているところでございます。

本日は、長時間にわたりましてご議論いただきましてありがとうございました。また、本小委員会の議事録につきましては、また事務局で案を作成いたしまして、委員の皆様及び今回いろいろな自治体の方々に発言いただきましたので、皆様に発言を確認いただいた後、ホームページで公表する予定としておりますので、またご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、以上で第3回自動車排出ガス総合対策小委員会を終了いたします。

本日は誠にありがとうございました。