

「環境基準確保」に係る評価について(追補)

環境基準確保の評価(素案)について

常時監視測定局の継続的・安定的な環境基準達成に係る評価

<p>(ア)測定データの経年的な推移(長期的及び短期的な変動等)から、<u>環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること</u></p>	<p>【評価結果】 ・各都府県のNO₂年平均値及びNO₂98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値は<u>減少傾向</u>にある。 ・至近3年度(H30～R2)のNO₂98%値の平均値は、<u>1局を除いて、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)</u>である。 ・至近3年度(H30～R2)のSPM2%除外値の平均値は、<u>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</u>である。</p>
<p>(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</p>	<p>【評価結果】 ・各都府県において基準年度から自動車NO_x排出量及びPM排出量(自動車NO_x・PM法対策地域内)は<u>減少傾向</u>である。</p>

対策地域全体における面的評価

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

対策地域における環境基準確保の評価

<p>【評価結果(例)】上記 の評価結果から、<u>「対策地域における環境基準はおおむね確保されている。ただし、一部の地点(測定局)ではNO₂に係る環境基準を達成しているものの環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルではない。」</u>と評価する。</p>
--

青色:評価項目の見方(指標)を満たしたもの

赤色:評価項目の見方(指標)を満たさなかったもの

数値計算手法において適用した自動車排出量の推移等を参照し、環境基準が維持されているかについても考察する。沿道環境濃度に及ぼす自動車発生源の要因に加えて、局地的な高濃度に及ぼすその他の要因についても考慮する。

「環境基準の維持」に関する考察

■ 自動車NOx排出量、自動車PM排出量の推移

- 自動車NOx排出量及びPM排出量(自動車NOx・PM法対策地域内)は減少傾向にある。
 - ✓ 総量削減計画の基準年度と比した令和2年度のNOx排出量は40.3%(59.7%削減)、PM排出量は51.5%(48.5%削減)と算定。
 - ✓ 将来推計における現状年度(平成29年度)と比した令和2年度のNOx排出量は78.3%(21.7%削減)、PM排出量は87.4%(12.6%削減)と算定。
- 自動車の排出量に影響を与える要因等
 - ✓ 自動車NOx・PM法の排出基準適合率(保有台数)は年々上昇しており、対策地域内で9割を超え、対策地域外で7割～8割程度である。
 - ✓ 自動車NOx・PM法の車種規制によって対策地域内を走行している適合車の割合は約99%である。
 - ✓ 排出ガス規制区分別構成率は、年々新しい排出ガス規制車の割合が増加している。

■ 「環境基準の維持」に関する考察

- ✓ 自動車NOx排出量、自動車PM排出量は減少傾向にある。そのうえ、自動車の排出量に影響を与える要因(参考資料3に示す自動車NOx・PM法排出基準適合率等の推移)となる指標を見ても、自動車からの排出量の減少傾向は継続したものであると考えられることから、環境基準は維持される状況にある。

「環境基準の維持」の考察に係る留意事項

- ✓ 「環境基準の維持」の考察にあたっては、本年度可能な限り定量的に情報を収集したうえで実施するものである。そのため、本年度において、十分な科学的な知見がなく、定量的に考察することが困難な指標については、考慮しない。
- ✓ こうした考察することが困難な指標については、将来的に十分な根拠のもとに考察できるようになった場合に、改めて取扱を検討することが望ましい。

【現時点で考慮が困難な指標】

排出ガス後処理装置(触媒)劣化等の排出量増加

- ✓ 将来年度に最も影響が考えられる平成28年、30年規制の触媒劣化について、触媒の材質や車両の使われ方など様々な要因で排出係数が変化することが示唆されており、現時点で定量的な値が設定できない。
- ✓ さらに、交差点近傍ではアイドリング時間の増加等の要因より、触媒温度が低下し、触媒性能が十分に発揮されていない可能性も考えられる。
- ✓ 現時点では、交差点近傍の排出量増加について、実路走行調査の結果を基に設定しているため、より多角的な考察を行うにあたっては、平成28年、30年規制の触媒劣化についても実路走行調査によるデータ蓄積も必要。

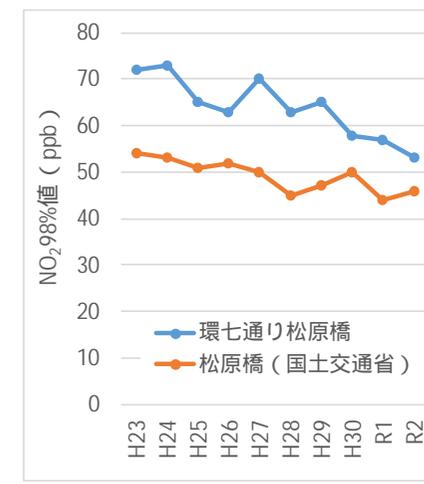
局地的な高濃度に及ぼすその他の要因

● 大気汚染物質が滞留しやすい道路構造

- ✓ 環七通り松原橋(東京都)は近接した測定局に比して、大気環境濃度が高い傾向にあるが、これは大気汚染物質が滞留しやすい道路構造(掘割)が一つの要因であると考えられる。なお、同測定局は、3年連続(平成30年度-令和2年度)でNO₂の環境基準を達成し、濃度も年々低下している。

(近隣の松原橋(国土交通省管轄)は過去10年以上、NO₂に係る環境基準を達成している。)

- ✓ 過年度調査(平成30年度調査)において、DiMCFDを用いて計算(平成32年度)を実施 **環状7号線で高濃度**



【図】 単純将来(平成32年度)推計結果
(環七通り松原橋周辺)

【図】 環七通り松原橋と松原橋(国土交通省)
のNO₂98%値の推移

● 大気汚染物質が滞留しやすい地形(窪地等)、道路勾配

- ✓ 大気汚染物質が滞留しやすい地形(窪地等)や道路勾配(上り坂)も高濃度に及ぼすその他の要因として考えられる。