

自動車NOx・PM法対策地域の指定解除の 考え方について

項目

- 1 自動車NO_x・PM法対策地域の指定解除に係る評価方法(素案)
- 2 自動車NO_x・PM法対策地域の指定解除に係る検討の際の留意事項の整理(素案)

1 自動車NOx・PM法対策地域の指定解除に係る 評価方法(素案)その1

- ✓ 対策地域の指定の解除の考え方を整理するにあたり、車種規制等が適用されなくなった場合においても「環境基準確保」を達成した状況を維持することができるのかについて評価する。
- ✓ 車種規制等が適用されなくなった場合の仮定のおき方は、不確実性を加味して安全側にたっていること、将来推計は、既に評価年度における「環境基準確保」ができていない地域において、解除を検討する際に十分に安全側にたつ趣旨で評価に活用することに留意する。なお、対策地域の指定が解除された場合においても、条例に基づく流入規制は継続し得るが、安全側にたつた評価に活用する趣旨から資料1-2で設定した規制廃止ケースを用いる。
- ✓ なお、将来年度の推計手法については、基本的な考え方を示すものであり、将来得られる実測値や統計データに基づきモデルを更新する等を妨げるものではない。

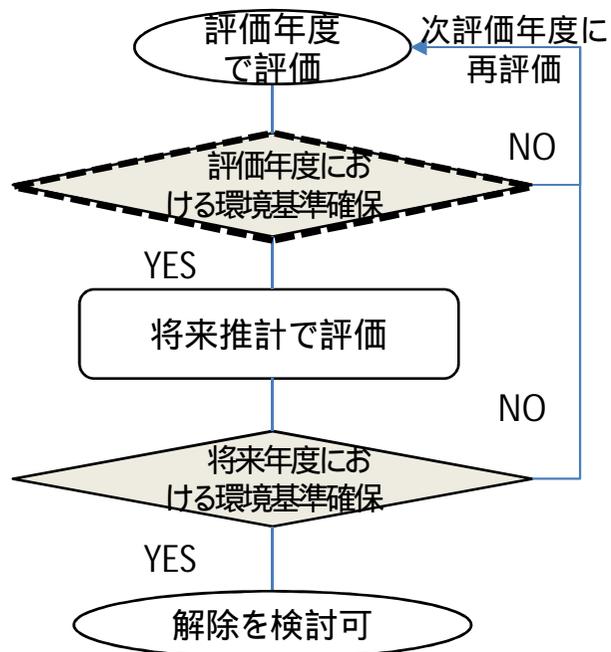


図 解除検討のフロー図

評価年度における環境基準確保の評価指標

(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	
i.	各都府県で濃度 (NO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値) が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること。
ii.	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 ¹ (NO ₂ 98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m ³ 以下) であること
iii.	対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量が基準年度から減少傾向または横ばいであること。
(2) 対策地域全体における面的評価	
iv.	数値計算手法 ² 及びその結果を実測値を用いて確認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) に適合すること。

1 過去の測定局データや自動車排出量増加による濃度推計結果から設定。

2 数値計算にあつては、安全側に立つため通常の濃度推計において適用するよりも大きな値 (自排局の a_0 (計算値と測定値の差) に加え、同値の標準偏差の2倍) を加算する。⁵

1 自動車NOx・PM法対策地域の指定解除に係る 評価方法(素案) その2

将来年度における環境基準確保の評価指標(案)

- ✓ 評価年度の5年後の規制廃止ケースを推計し、
で示した評価指標(~)を満たした状況が継続する見込みであるかを確認する。
- ✓ との相違点は、
において至近3年間の平均値を用いる合理的な理由がないため単年度の推計値を見ることとしている点、
において実測値がないことから推計値の確認のみを行うこととしていること。

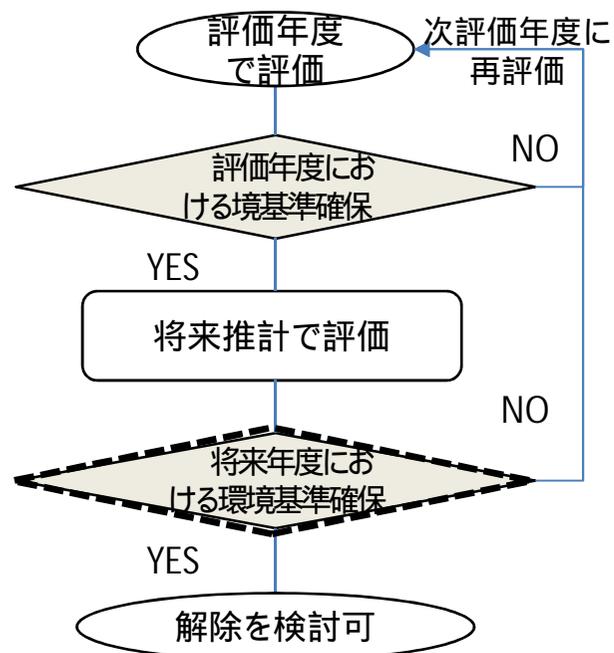


図 解除検討のフロー図

(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	
i.	各都府県で濃度 (NO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値) の推計値が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること。
ii.	各測定局の単年度の推計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 ¹ (NO ₂ 98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m ³ 以下) であること。
iii.	対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量の推計値が基準年度から減少傾向または横ばいであること。
(2) 対策地域全体における面的評価	
iv.	数値計算手法 ² による結果が、判定基準 (NO ₂ 98%値は0.06ppm、SPM2%除外値は0.10mg/m ³) に適合すること。

1 過去の測定局データや自動車排出量増加による濃度推計結果から設定。

2 数値計算にあつては、安全側に立つため通常の濃度推計において適用するよりも大きな値 (自排局の a_0 (計算値と測定値の差) に加え、同値の標準偏差の2倍) を加算する。

2 自動車NOx・PM法対策地域の指定解除に係る 検討の際の留意事項の整理(素案)

【指定解除するまでに留意すべき事項】

ステークホルダー(住民、事業者等)との調整

- ✓ 住民に対しては、指定解除にあたってはすでに環境基準を確保できている地域であること、車種規制等を廃止した場合の大気環境について保守的に予測した場合でも環境基準を超過する可能性が低いことを確認したうえで対策地域の指定の解除を考えていることを説明する等、丁寧な対応が重要である。
- ✓ その他関係する事業者、自治体、道路管理者等に対しては、指定解除後も実施するこれまでの対策や自主的な取組事項を整理するなどの連携を図ることが重要である。(例えば、こうした関係者が出席する合議体として法第10条に基づく協議会がある。)

【指定解除後の対応として留意すべき事項】

大気環境や自動車使用の変化(非適合車の走行割合の増加等)のモニタリングの継続

- ✓ 指定解除後もしばらく(5年間を目途)は、モニタリングを継続して大気環境の状況及び走行車のうち非適合車の割合の動向等を確認する必要がある。
- ✓ 数値解析の手法に基づく大気環境の把握も重要である。

大気汚染対策・地球温暖化対策の双方に資する取組(電動車等の普及促進、エコドライブ等)の実施

- ✓ 電動車及びエコドライブ等の普及促進に向けた各種施策の継続は、地球温暖化対策のみならず大気環境のさらなる改善にも資することから、各自治体における取組が期待される。