

「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第十次報告）

参考資料（案）

<目次>

1. 自動車排出ガス規制の経緯	1
2. 自動車排出ガスに係る大気汚染状況	8
3. 普通貨物自動車の排出ガス規制区分別構成率の推移	24
4. JATOPシミュレーションの概要	25
5. US2010及びEUROVIの概要	30
6. UN-ECE/WP29及びWHTCの概要	33
7. JE05とWHTCの運転領域の比較	40
8. 新興国の市場状況及び排出ガス規制動向	41
9. コールドスタート比率の算定方法	42
10. ディーゼル車の排出ガス低減技術	46
11. WWH-OCEの概要	47
12. 2016年規制による効果予測	48
13. バイオエタノールに関する取組状況	56
14. ガソリン規格	57
15. 欧米におけるE10に関する規格	58
16. E10使用時の排出ガス実態調査	60
17. N20の試験結果	83
18. 欧州粒子数規制の概要とディーゼル乗用車の試験結果	86

1. 自動車排出ガス規制の経緯

(ガソリン・LPG車)

年 月	記 事
昭和41. 9	・ 4モードCO規制開始（排出ガス濃度3%）：運輸省の行政指導
42. 9	・ 4モードCO規制：道路運送車両法の保安基準に基づく規制となる
44. 9	・ 4モードCO規制強化（排出ガス濃度2.5%）
45. 7	・ 立正高校事件発生「光化学スモッグ」
<u>45. 7</u>	【運技審45年答申】48年規制を答申
45. 8	・ アイドリングCO規制開始（新車4.5%、使用過程車5.5%）
45. 9	・ ブローバイガス還元装置義務付け
45.12	・ 米国：1970年大気清浄法改正法（マスキー法）成立 →その後、NOx:0.4g/mile(0.25g/km)は1994年(平6)まで延期
46. 1	・ CO規制対象の拡大（軽自動車、LPG車を追加）
46. 7	・ 環境庁発足
46. 9	・ 環境庁長官諮問、中公審・審議開始（→47、49、52年答申）
47. 7	・ 燃料蒸発ガス規制施行
47.10	・ アイドリングCO規制強化（使用過程車4.5%）
<u>47.10</u>	【中公審47年答申】50年、51年規制を答申(日本版マスキー法)
48. 4	◆48年規制施行 { 全車種CO・HC・NOxの本格的規制開始 乗用車～中量トラック・バス：10モード 重量トラック・バス：6モード
48. 5	・ 使用過程車の点火時期遅角装置等を義務付け
<u>49.12</u>	【中公審49年答申】乗用車51年規制の2年延期を答申（当初規制値を修正。 当初規制値実施は53年を目途に延期）
50. 1	・ 使用過程車のアイドリングHC規制開始
50. 2	・ 無鉛ガソリンの販売開始
50. 4	・ 自動車に係わる窒素酸化物低減対策技術検討会 設置（～51年10月）
50. 4	◆50年規制施行（全車種11モード規制を追加）
51. 4	◆51年規制施行（乗用車）
<u>51.10</u>	【自動車に係わる窒素酸化物低減対策技術検討検討会 最終報告】 53年規制実施の可能性を見極め
52. 8	◆52年規制施行（重量トラック・バス）
<u>52.12</u>	【中公審52年答申】トラック・バスの二段階の規制強化を答申 ①第1段階（54年規制） ②第2段階（→56年規制、57年規制）
53. 3	・ 自動車公害防止技術評価検討会 設置（～63年6月）
53. 4	◆53年規制施行（乗用車。日本版マスキー法）
54. 1	◆54年規制施行（トラック・バス）
56. 1	◆56年規制施行（軽～中量トラック・バス）

57. 1	◆57年規制施行（重量トラック・バス、軽トラック）
58.	・58年度、全ての自動車排出ガス測定局で一酸化炭素環境基準達成
60.11	・環境庁長官諮問、中公審・審議開始（→61年、元年答申）
61. 7	【中公審61年中間答申】トラック・バス63年、元年、2年規制を答申
63.12	◆63年規制施行（軽量トラック・バス）
平成元.10	◆元年規制施行（中～重量トラック・バス）
元.12	【中公審元年答申】中～重量トラック・バスの二段階の規制強化を答申
	①短期目標（4年規制）
	②長期目標（10年以内→6年規制、7年規制）
	③10・15モード及び13モードを答申
平成 2.10	◆2年規制施行（軽トラック）
2.10	・自動車排出ガス低減技術評価検討会 設置（～7年11月）
3. 3	・10モード→10・15モードに変更
4.10	◆4年規制施行（重量トラック・バス。6モード→13モード変更）
6. 1	・米国：乗用車排出ガス規制強化 NO _x ：0.4g/mile(0.25g/km)
6.12	◆6年規制施行（中量トラック・バス）
7.12	◆7年規制施行（重量トラック・バス）
8. 5	・環境庁長官諮問、中環審・審議開始（継続審議中）
8.10	【中環審平成8年中間答申】トラック・バスの10年規制、二輪車に規制導入を答申
9.11	【中環審平成9年第二次答申】全車種とも二段階の規制強化を答申
	①新短期目標（12、13、14年規制）
	乗用車12年規制＝ポスト53年規制
	②新長期目標（17年頃を目途）
10.10	◆10年規制施行（中～重量トラック・バス、軽トラック）原付、軽二輪車
11.10	◆11年規制施行 小型二輪車
12.10	◆12年規制施行（乗用車、軽量トラック・バス）
13.10	◆13年規制施行（中量～重量トラック・バス）
14. 4	【中環審平成14年第五次答申】①新長期目標（17年、19年（軽貨物車））規制を答申
	②ガソリンの低硫黄化を答申
	（100ppm→50ppm）
	③試験モードの変更を答申
15. 6	【中環審平成15年第六次答申】二輪車の規制強化、特殊自動車の規制導入を答申
	①第一種原動機付自転車及び軽二輪自動車
	平成18年規制
	②第二種原動機付自転車及び小型二輪自動車
	平成19年規制
	③特殊自動車（出力19kW以上560kW未満）
	平成19年規制

15. 7	【中環審平成15年第七次答申】自動車用燃料品質の規制強化を答申 <u>①燃料品質の追加（含酸素分）</u> <u>②オクタン価、蒸留性状、蒸気圧の規制強化</u>
17. 4	【中環審平成17年第八次答申】ガソリン09年目標（21年規制）を答申 <u>リーンバーン直噴車にPM規制を導入</u>
17.10	◆17年規制施行（乗用車、軽～重量トラック・バス）

年 月	記 事
昭和46. 7	・環境庁発足
46. 9	・環境庁長官諮問、中公審・審議開始 (→52年答申)
47. 7	・新車の黒煙規制開始 (3モード)
49. 9	◆49年規制施行 (全車種。CO・HC・NO _x の6モード濃度規制)
50. 1	・使用過程車の黒煙規制開始 (無負荷急加速)
52. 8	◆52年規制施行 (全車種)
52.12	【中公審52年答申】全車種とも二段階の規制強化を答申 ①第1段階 (54年規制) ②第2段階 (→57、58、61、62、2、4年規制)
53. 3	・自動車公害防止技術評価検討会 設置 (～63年6月)
54. 1	◆54年規制施行 (全車種)
57. 1	◆57年規制施行 (副室式)
58. 8	◆58年規制施行 (直噴式)
60.11	・環境庁長官諮問、中公審審議開始 (→61年答申、元年答申)
61. 7	【中公審61年中間答申】63年、元年、2年規制を答申
61.10	◆61年規制施行 (MT乗用車。6モード→10モード変更)
62.10	◆62年規制施行 (AT乗用車。6モード→10モード変更)
63.12	◆63年規制施行 (軽～中量トラック・バス。6モード→10モード) (重量トラック・バス (副室式))
平成元.10	◆元年規制施行 (重量トラック・バス (副室式))
元.12	【中公審元年答申】全車種とも二段階の規制強化を答申 ①短期目標 (5年規制、6年規制) ②長期目標 (10年以内→9、10、11年規制) ③10・15モード及び13モードを答申 ④粒子状物質規制の導入を答申
2.10	◆2年規制施行 (小型乗用車 (重量トラック・バス (直噴式)))
2.10	・自動車排出ガス低減技術評価検討会 設置 (～7年11月)
4. 6	・自動車NO _x 法成立
4.10	・軽油中の硫黄分0.5%から0.2%に削減
4.10	◆4年規制施行 (中型乗用車)
5.10	◆5年規制施行 (軽～中量トラック・バス。10・15モードに変更) (※粒子状物質規制開始)
6.10	◆6年規制施行 (乗用車。10モード→10・15モードに変更) (重量トラック・バス。6モード→13モードに変更) (※粒子状物質規制開始)
8. 5	・環境庁長官諮問、中環審・審議開始 (→10年答申、継続審議中)
9.10	・軽油中の硫黄分0.05%に削減
9.10	◆9年規制施行 (小型乗用車、軽量トラック・バス、 (中量トラック・バス (MT)) (重量トラック・バス (2.5～3.5トン)))

10.10	◆10年規制施行	中型乗用車 中量トラック・バス（AT） 重量トラック・バス（3.5～12トン）
10.12	【中環審平成10年第三次答申】全車種とも二段階の規制強化を答申 ①新短期目標（14、15、16年規制） ②新長期目標（19年頃を目途）	
11.10	◆11年規制施行（重量トラック・バス）	
12.11	【中環審平成12年第四次答申】①新長期目標の早期達成（17年）を答申 ②軽油の低硫黄化（500ppm→50ppm）を答申 ③特殊自動車規制の早期達成（15年）を答申	
14. 3	・自動車NO _x ・PM法成立	
14. 4	【中環審平成14年第五次答申】①新長期目標（17年規制）を答申 ②試験モードの変更を答申	
14. 4	◆14年規制施行	乗用車 軽量トラック・バス
15. 6	【中環審平成15年第六次答申】・特殊自動車目標（18～20年規制）を答申	
15. 7	【中環審平成15年第七次答申】①軽油の硫黄分の低減（50ppm→10ppm化） ②軽油の燃料品質項目の追加（密度、10%残油残留炭素）	
15.10	◆15年規制施行	中量トラック・バス 重量トラック・バス（2.5～12トン） 特殊自動車
16.10	◆16年規制施行	重量トラック・バス（12トン～）
17. 4	【中環審平成17年第八次答申】①ディーゼル09年目標（21年、22年規制）を答申（ポスト新長期規制） ②新たに挑戦目標値を提示（2008年～2009年頃技術レビュー）	
17.10	◆17年規制施行（乗用車、軽～重量トラック・バス）	
18.10	◆18年規制施行（特殊自動車130kW以上～560kW未満）	
19.10	◆19年規制施行（特殊自動車19kW以上～37kW未満、75kW以上～130kW未満）	
20. 1	【中環審平成20年第九次答申】特殊自動車の規制強化・オバシメーターによる黒煙測定を導入 ①特殊自動車試験モードの変更 平成23-25年 PM規制強化 平成26-27年 NO _x 規制強化 ②オバシメーターによる測定への変更	
20.10	◆20年規制施行（特殊自動車37kW以上～75kW未満）	
21.10	◆ポスト新長期規制施行（09年規制）	

自動車排出ガス規制の経緯（ガソリン・LPG車）

[illegible][illegible]

自動車排出ガス規制の経緯(ディーゼル車)

		() 内の数値は平均値 内の数値は平均値																						
車 型	モ ー ド	成 分	5.49	52	54	57	58	61	62	63	H.元	2	4	5	6	9	10	11	14	15	16	17	21	
全車種	6M (ppm)	C O	980(790)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		H C	670(510)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		NOx (直吸)	1000(770)	850(650)	700(540)	←	←	610(470)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
		(削減)	590(450)	500(380)	450(340)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
乗用車	10M (g/km)	C O	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	10・15M	←	←	←	←	←	←	←	←	
		H C	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	(g/m)	←	←	←	←	←	←	←	←	
		NOx (小型)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	に置き	←	←	←	←	←	←	←	←
		P M (小型)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	0.55(0.40)	←	←	←	←	←	←	←
トラック	10M (g/km)	C O	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		H C	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		NOx (直吸)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
		P M (直吸)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
バス	6M (ppm)	C O	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		H C	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		NOx (直吸)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
		(削減)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
トラック	10M (g/km)	C O	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		H C	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		NOx (直吸)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
		P M (直吸)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
バス	6M (ppm)	C O	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		H C	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
		NOx (直吸)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
		(削減)	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←

注1 GVWは車両総重量

注2 ディーゼル乗用車のMT車については61年10月より6M→10M

注3 ディーゼル乗用車のAT車については62年10月より6M→10M

注4 乗用車のうち直吸式GVW≤3.5tは63年より規制

注5 乗用車のうち直吸式GVW>3.5tは63年より規制

注6 乗用車のうち直吸式GVW>3.5tは63年より規制

注7 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注8 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注9 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注10 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注11 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注12 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注13 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注14 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注15 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注16 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注17 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注18 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注19 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注20 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注21 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注22 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注23 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注24 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注25 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注26 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注27 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注28 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注29 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注30 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注31 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注32 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注33 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注34 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注35 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注36 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注37 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注38 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注39 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注40 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注41 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

注42 乗用車のうち2.5t<GVW≤12tについては16年より規制

2. 自動車排出ガスに係る大気汚染状況

1. 二酸化窒素 (NO₂)

(1) 全国の状況

平成 20 年度の二酸化窒素の有効測定局数^{※1}は、1,787 局（一般環境大気測定局^{※2}（以下「一般局」という。）：1,366 局、自動車排出ガス測定局^{※3}（以下「自排局」という。）：421 局）であった。

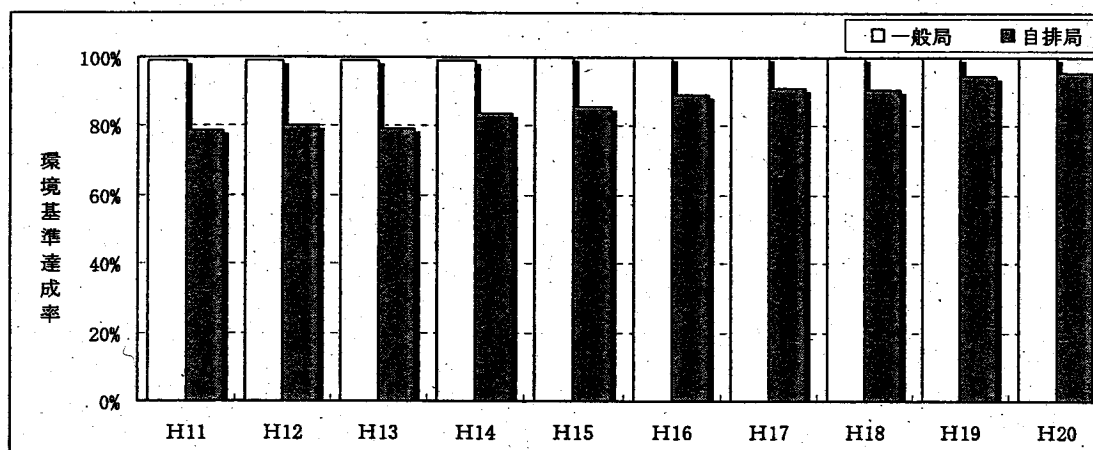
長期的評価による環境基準達成局は、一般局で 1,366 局（100%）、自排局で 402 局（95.5%）となっている。一般局では近年ほとんど全ての有効測定局で環境基準を達成し、自排局では平成 19 年度と比較すると達成率が 1.1 ポイント改善した（図 1-1）。なお、環境基準非達成の測定局がある都道府県は（図 1-2）のとおりである。

また、年平均値の推移については、一般局、自排局とも近年ゆるやかな改善傾向がみられる（図 1-3）。

※1 有効測定局……年間測定時間が 6,000 時間以上の測定局（光化学オキシダントを除く）。

※2 一般環境大気測定局……一般環境大気の汚染状況を常時監視する測定局。

※3 自動車排出ガス測定局……自動車走行による排出物質に起因する大気汚染の考えられる交差点、道路及び道路端付近の大気を対象にした汚染状況を常時監視する測定局。



		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
一般局	測定局数	1,460	1,466	1,465	1,460	1,454	1,444	1,424	1,397	1,379	1,366
	達成局数	1,444	1,454	1,451	1,447	1,453	1,444	1,423	1,397	1,379	1,366
	達成率	98.9%	99.2%	99.0%	99.1%	99.9%	100.0%	99.9%	100.0%	100%	100%
自排局	測定局数	394	395	399	413	426	434	437	441	431	421
	達成局数	310	316	317	345	365	387	399	400	407	402
	達成率	78.7%	80.0%	79.4%	83.5%	85.7%	89.2%	91.3%	90.7%	94.4%	95.5%

図 1-1 二酸化窒素の環境基準達成率の推移

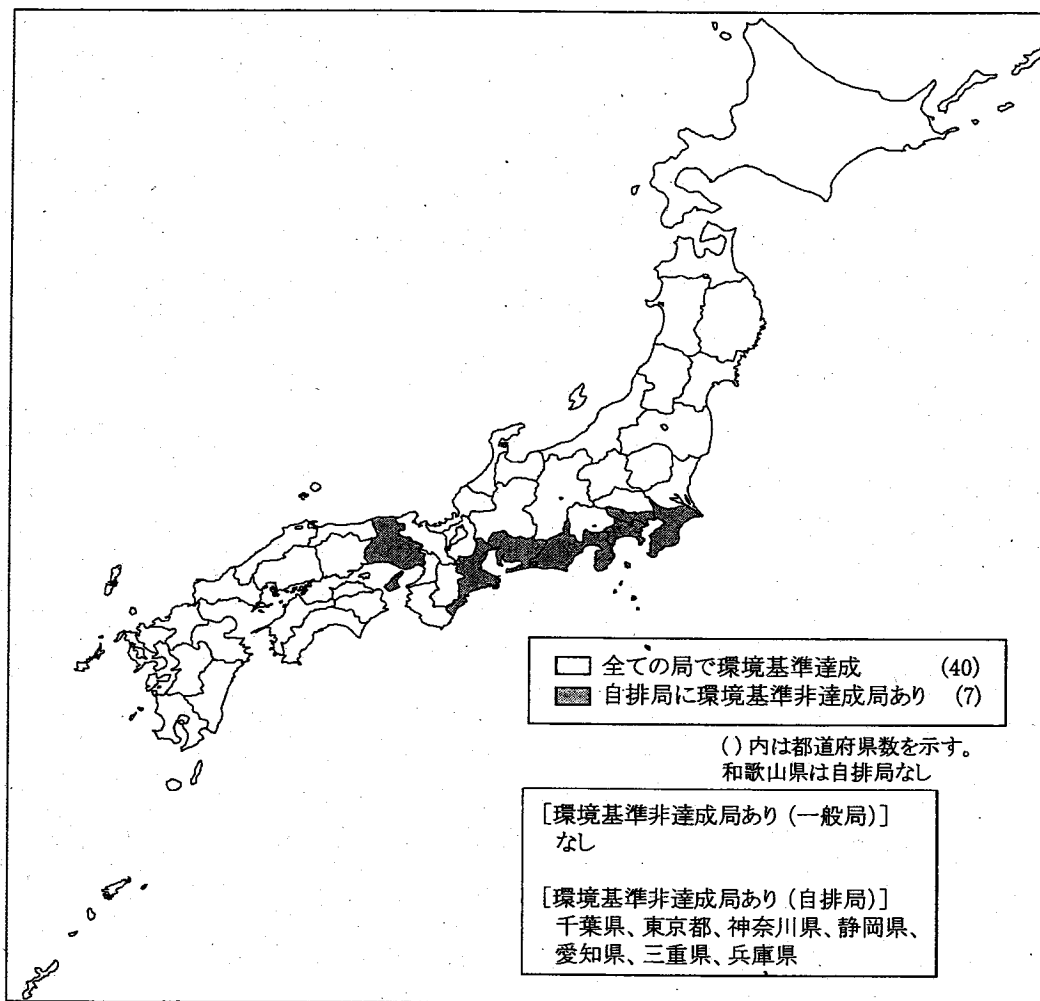
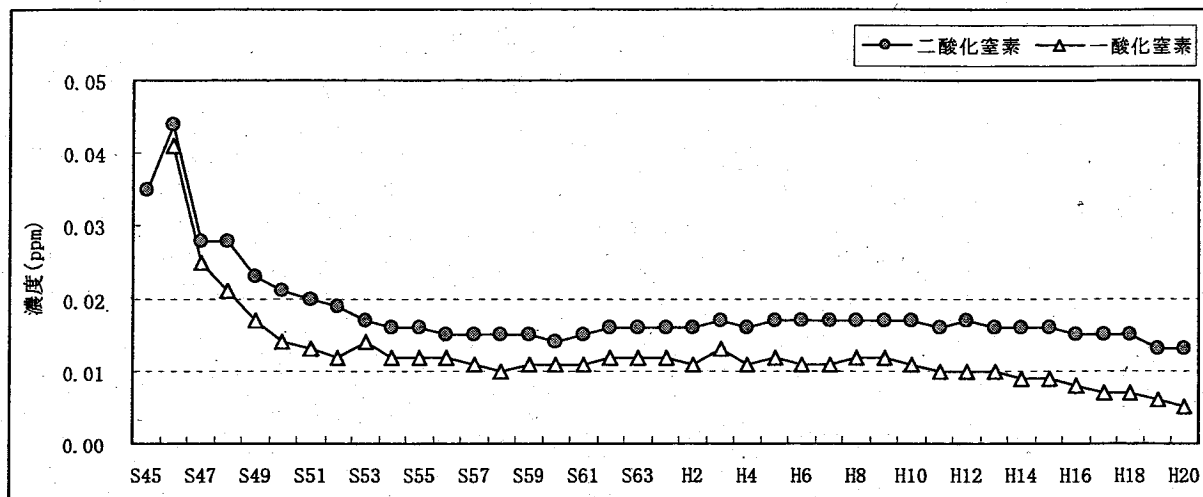


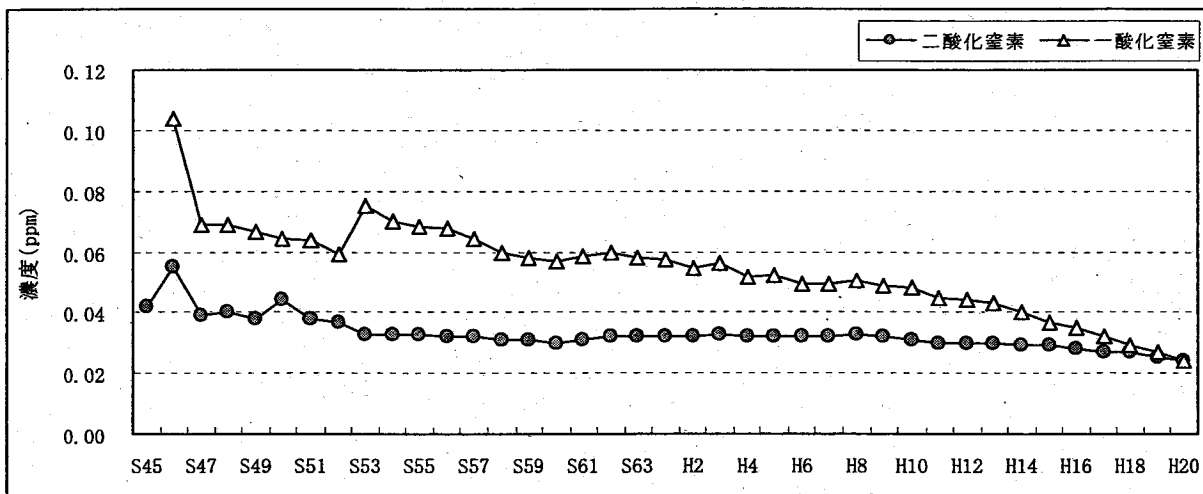
図1-2 二酸化窒素の環境基準達成局の分布

(一般局)



	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57
二酸化窒素	0.035	0.044	0.028	0.028	0.023	0.021	0.020	0.019	0.017	0.016	0.016	0.015	0.015
一酸化窒素	—	0.041	0.025	0.021	0.017	0.014	0.013	0.012	0.014	0.012	0.012	0.012	0.011
	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7
二酸化窒素	0.015	0.015	0.014	0.015	0.016	0.016	0.016	0.016	0.017	0.016	0.017	0.017	0.017
一酸化窒素	0.010	0.011	0.011	0.011	0.012	0.012	0.012	0.011	0.013	0.011	0.012	0.011	0.011
	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
二酸化窒素	0.017	0.017	0.017	0.016	0.017	0.016	0.016	0.016	0.015	0.015	0.015	0.013	0.013
一酸化窒素	0.012	0.012	0.011	0.010	0.010	0.010	0.009	0.009	0.008	0.007	0.007	0.006	0.005

(自排局)



	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57
二酸化窒素	0.042	0.055	0.039	0.040	0.038	0.044	0.038	0.037	0.033	0.033	0.033	0.032	0.032
一酸化窒素	—	0.104	0.069	0.069	0.067	0.065	0.064	0.059	0.075	0.070	0.068	0.068	0.064
	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7
二酸化窒素	0.031	0.031	0.030	0.031	0.032	0.032	0.032	0.032	0.033	0.032	0.032	0.032	0.032
一酸化窒素	0.060	0.058	0.057	0.059	0.060	0.058	0.057	0.055	0.056	0.052	0.052	0.050	0.050
	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
二酸化窒素	0.033	0.032	0.031	0.030	0.030	0.030	0.029	0.029	0.028	0.027	0.027	0.025	0.024
一酸化窒素	0.051	0.049	0.048	0.045	0.044	0.043	0.040	0.037	0.035	0.032	0.029	0.027	0.024

図1-3 二酸化窒素及び一酸化窒素濃度の年平均値の推移

(2) 自動車NO_x・PM法^{※4}の対策地域における状況

平成20年度の対策地域全体での有効測定局数は661局（一般局：436局、自排局：225局）であった。

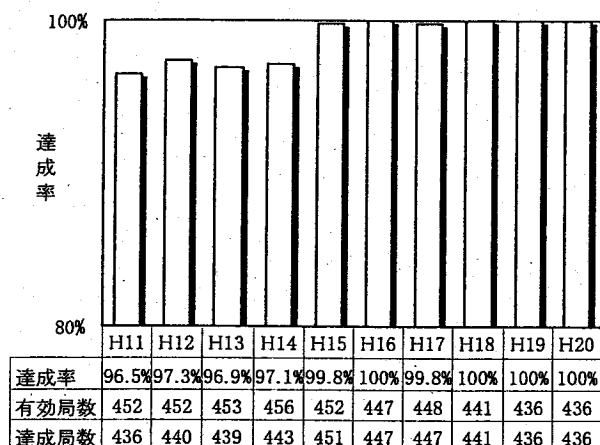
このうち、長期的評価による環境基準達成局は、一般局で436全局(100%)、自排局で207局(92.0%)となっており、一般局では全ての有効測定局で環境基準を達成し、自排局では平成19年度と比較して達成率が1.4ポイント改善した（図1-4）。

また、対策地域内で過去10年間継続して測定を行っている576の測定局（一般局：399局、自排局：177局）における年平均値は、一般局、自排局とも近年ゆるやかな改善傾向がみられる（図1-5）。（圏域別の環境基準達成率及び年平均値の推移は資料4-4及び資料4-5参照）

※4 自動車NO_x・PM法…「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」の略。

（自動車NO_x・PM法の対策地域を有する都府県…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）

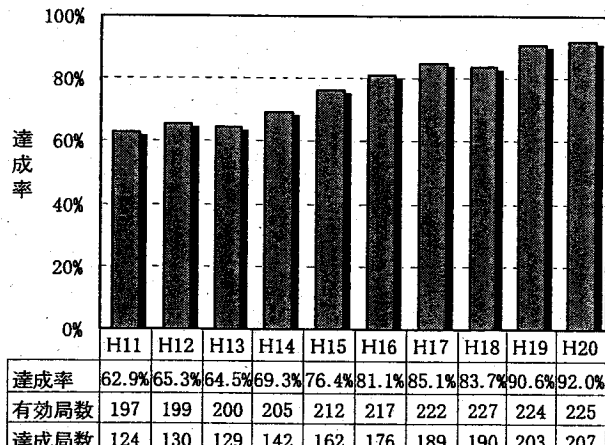


図1-4 自動車NO_x・PM法の対策地域における二酸化窒素の環境基準達成率の推移

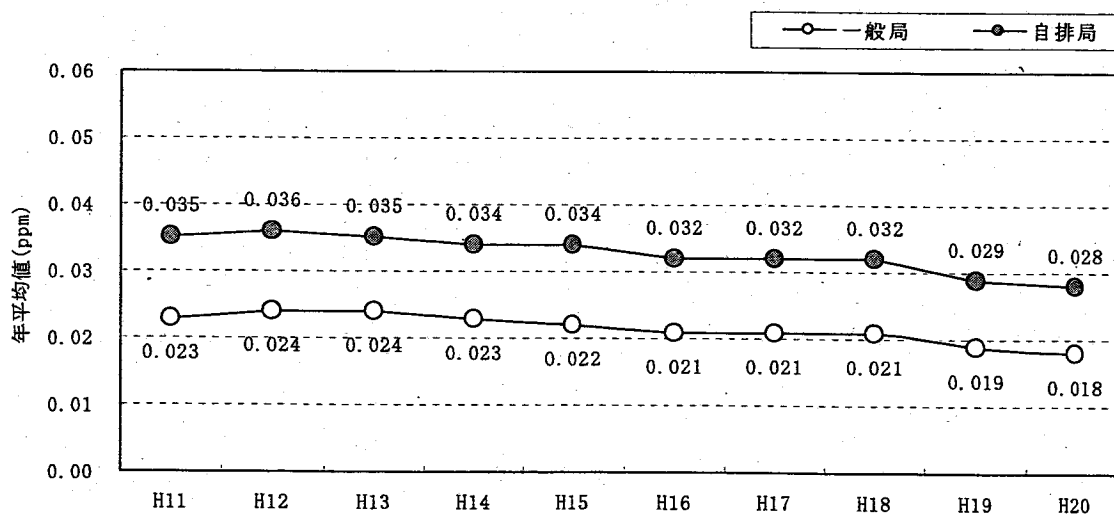


図1-5 自動車NO_x・PM法の対策地域における二酸化窒素濃度の年平均値の推移（過去10年間の継続測定局の推移）

2. 浮遊粒子状物質（SPM）

（1）全国の状況

平成 20 年度の浮遊粒子状物質の有効測定局数は、1,825 局（一般局：1,422 局、自排局：403 局）であった。

環境基準達成局は、一般局で 1,416 局（99.6%）、自排局で 400 局（99.3%）であり、平成 19 年度と比較して達成率が一般局で 10.1 ポイント、自排局で 10.7 ポイント改善した（図 2-1）。また、環境基準を超える日が 2 日以上連続することにより非達成となった測定局の割合は、一般局で 0.4%、自排局で 0.7%であり平成 19 年度（一般局：10.5%、自排局：11.4%）と比較して減少した（図 2-2）。この要因としては、黄砂観測延べ日数が 201 日であり、平成 19 年度（395 日）と比較して少なく、広域的に観測された黄砂*の影響が小さかったことなどによるものと考えられる。（※黄砂観測日：気象庁 HP より）

なお、環境基準非達成局がある都道府県は（図 2-3）のとおりである。

一方、年平均値の推移については、一般局、自排局とも近年ゆるやかな改善傾向がみられる（図 2-4）。

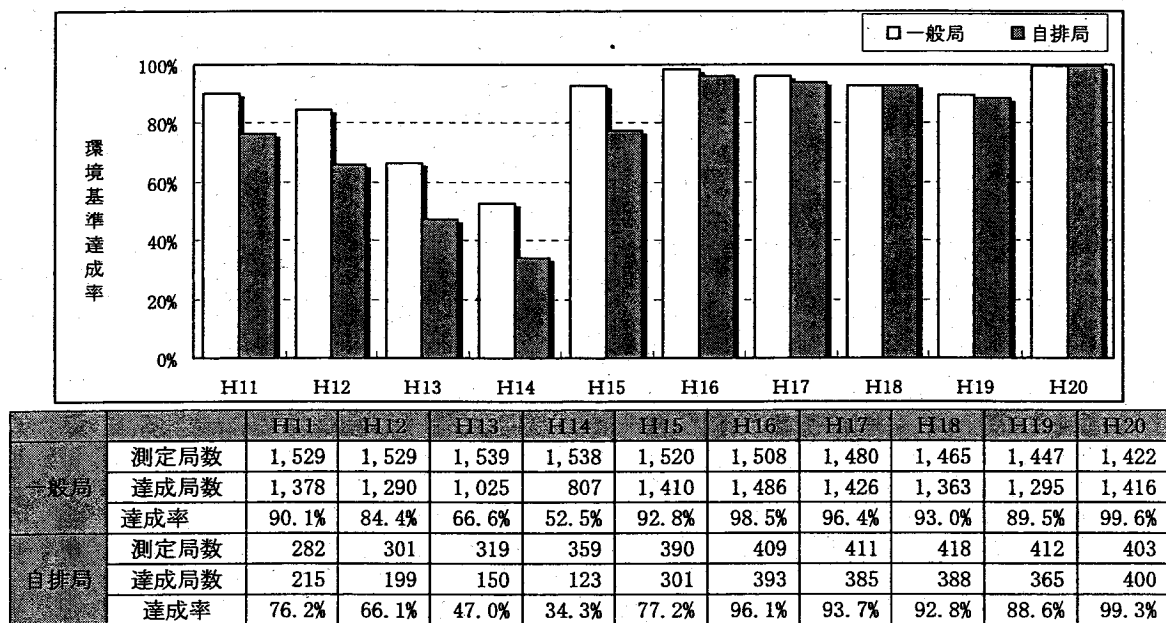


図 2-1 浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移

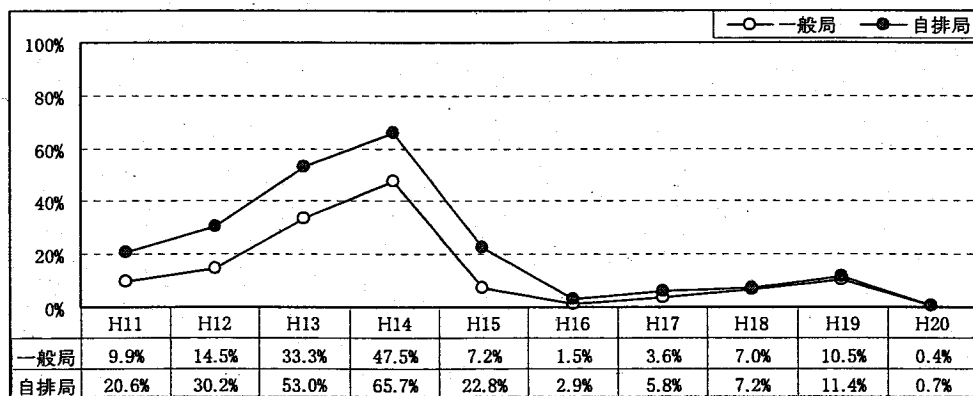
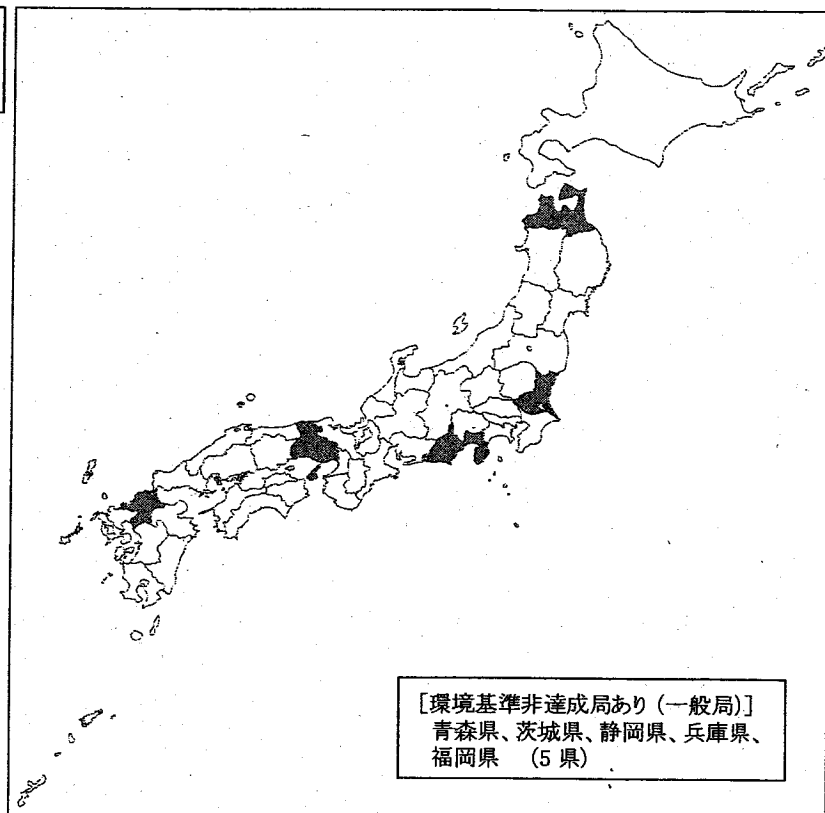
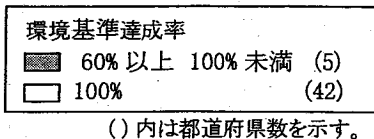


図 2-2 環境基準を超える日が 2 日以上連続することにより非達成となった測定局の割合

<一般局>



<自排局>

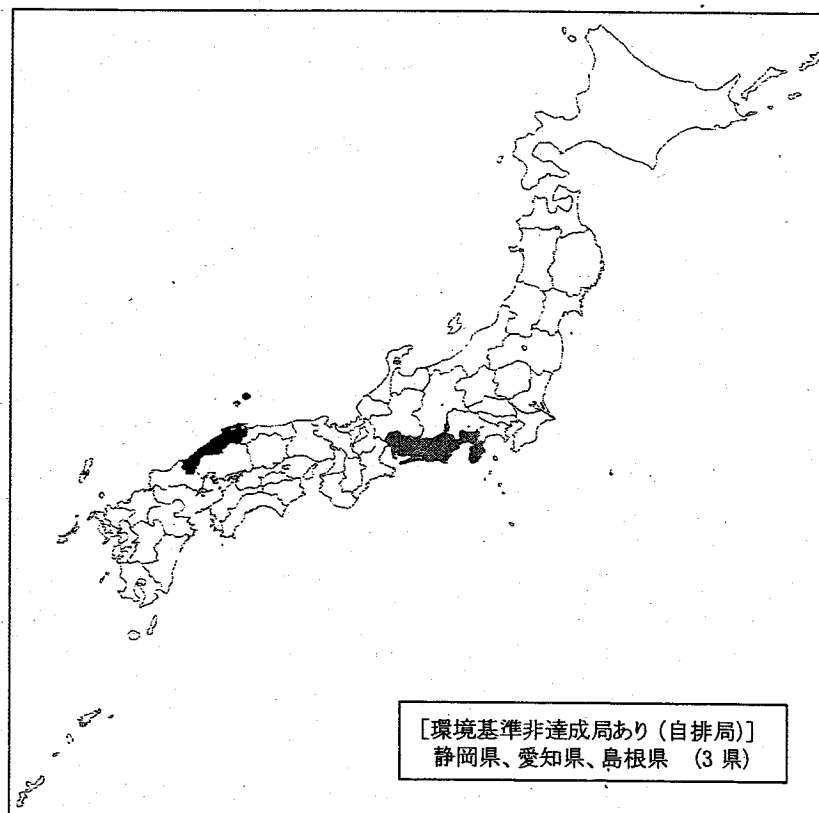
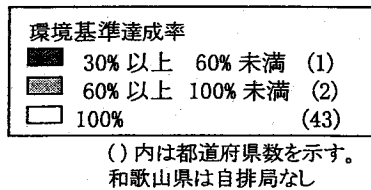
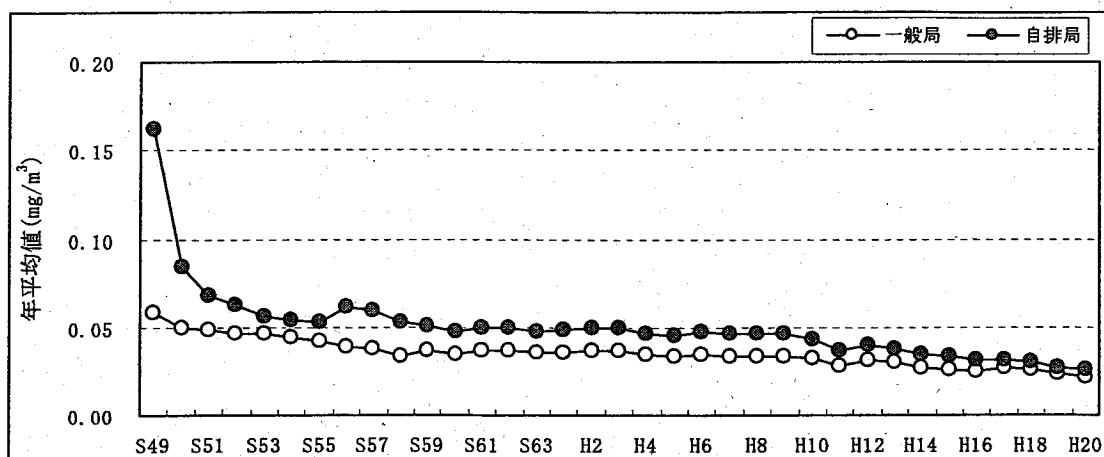


図 2-3 浮遊粒子状物質の環境基準達成局の分布



	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58
一般局	0.058	0.050	0.049	0.047	0.047	0.044	0.042	0.039	0.038	0.034
自排局	0.162	0.084	0.068	0.063	0.056	0.054	0.053	0.062	0.059	0.053
	S59	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5
一般局	0.037	0.035	0.037	0.037	0.036	0.036	0.037	0.037	0.035	0.034
自排局	0.051	0.048	0.050	0.050	0.048	0.049	0.050	0.050	0.047	0.045
	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
一般局	0.035	0.034	0.034	0.033	0.032	0.028	0.031	0.030	0.027	0.026
自排局	0.048	0.047	0.047	0.046	0.043	0.037	0.040	0.038	0.035	0.033
	H16	H17	H18	H19	H20					
一般局	0.025	0.027	0.026	0.024	0.022					
自排局	0.031	0.031	0.030	0.027	0.026					

図 2 - 4 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移

(2) 自動車NO_x・PM法の対策地域における状況

平成20年度の対策地域全体での有効測定局数は653局（一般局：440局、自排局：213局）であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は、一般局で439局(99.8%)、自排局で212局(99.5%)となっており、平成19年度と比較して達成率は一般局では6.6ポイント、自排局では7.0ポイント改善した(図2-5)。また、環境基準を超える日が2日以上連続することにより非達成となった測定局の割合は、平成19年度と比べ、一般局、自排局ともに減少した(図2-6)。

一方、対策地域内で過去10年間継続して測定を行っている531の測定局（一般局：396局、自排局：135局）における年平均値は、一般局、自排局とも近年ゆるやかな改善傾向がみられる(図2-7)。

(圏域別の環境基準達成率及び年平均値の推移は資料6-4及び資料6-5参照)

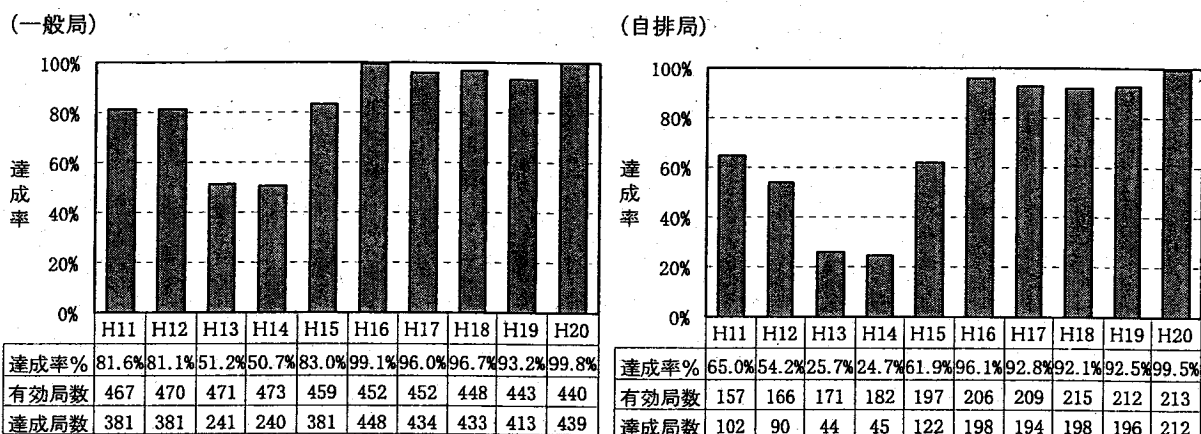


図2-5 自動車NO_x・PM法の対策地域における浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移

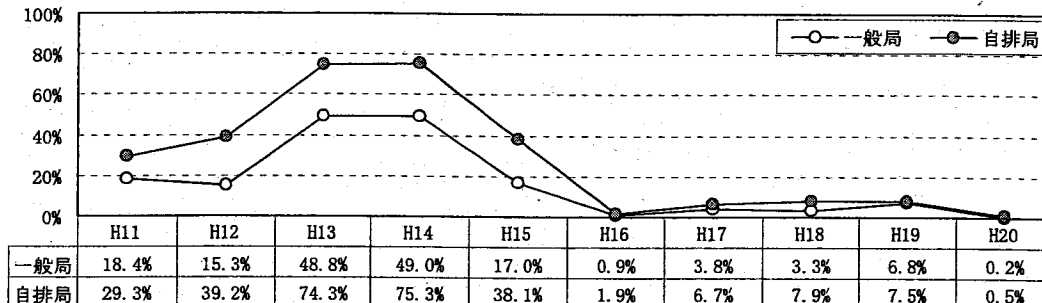


図2-6 自動車NO_x・PM法の対策地域における環境基準を超える日が2日以上連続することにより非達成となった測定局の割合

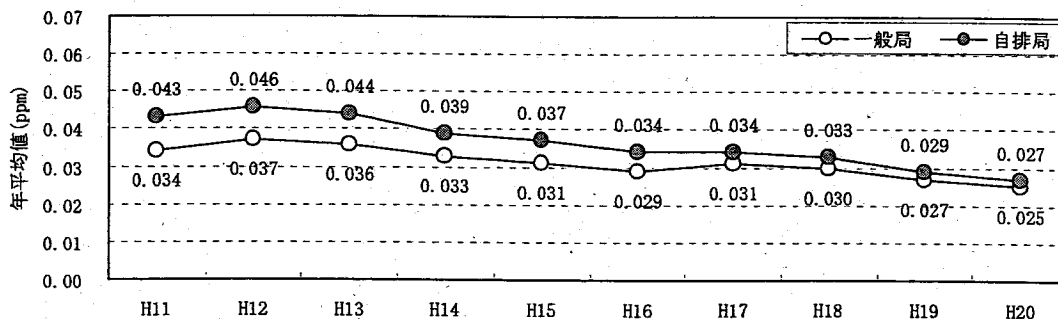


図2-7 自動車NO_x・PM法の対策地域における浮遊粒子状物質の年平均値の推移(過去10年間の継続測定局の推移)