

7 微小粒子状物質（PM_{2.5}）対策の推進

提出先 国土交通省、環境省

【提案項目】

- 1 粒子状物質を多量に排出する旧式ディーゼル車の対策強化
- 2 PM_{2.5}に係る生成機構の早期解明と常時監視の精度向上
- 3 「注意喚起のための暫定的な指針」の見直し
- 4 広域的な高濃度予報の実施
- 5 粒子状物質対策の法制度の抜本的な見直し

【提案内容】

項目1 微小粒子状物質（PM_{2.5}）の低減対策を推進するため、粒子状物質（PM）を多量に排出する旧式ディーゼル車の使用を全国一律に認めない新たな法制度を整備するとともに、新車への転換に係る支援措置を講じること。

項目2 PM_{2.5}は、旧式ディーゼル車など明確な発生源もあるが、生成機構の全容は明らかになっていないため、早急に解明を進めること。また、常時監視測定について、県民への注意喚起を的確に行うため、測定機における1時間値の測定精度の向上を早期に図ること。

項目3 国が示した「注意喚起のための暫定的な指針」について、疫学的知見を更に収集し、精度を高めること。

特に、影響を受けやすいとされる高齢者や乳幼児、呼吸器系・循環器系疾患患者に対しては、きめ細かな対応を定めること。

項目4 PM_{2.5}による大気汚染は、広域的に影響を及ぼすおそれがあることから、高濃度の予報を実施し、国民に注意喚起を行うなど適切に対応すること。

項目5 浮遊粒子状物質（SPM）対策とPM_{2.5}対策を、PM_{2.5}対策に一本化し、より重点的・効率的に進められるよう法制度を抜本的に見直すこと。

【提案理由】

平成23年度の全国の常時監視測定局におけるPM2.5の環境基準達成率は約3割と低い（本県では約1割）。PM2.5は粒径が小さく広域に移流することから、PMの排出量が極めて多い旧式ディーゼル車（平成8年以前に初度登録）の使用を全国一律に認めないことが急務である。

一方で、PM2.5は、旧式ディーゼル車だけでなく様々な発生源があるとされているが、現在の知見では生成機構の全容は明らかになっていない。

また、PM2.5に関して国が示した「注意喚起のための暫定的な指針」に基づく注意喚起を的確に行うには、測定機における1時間値の測定精度が確認されていない現状では測定機自体の精度向上が必要である。

PM対策に係る法制度については、SPMとPM2.5は大きさの違いはあるが同じ粒子状物質であることから、今後はPM2.5に一本化する必要がある。

【本県での取組状況等】

本県では、「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」に基づき、平成15年10月から、PMの排出基準を満たさない旧式ディーゼル車の県内運行を禁止している。

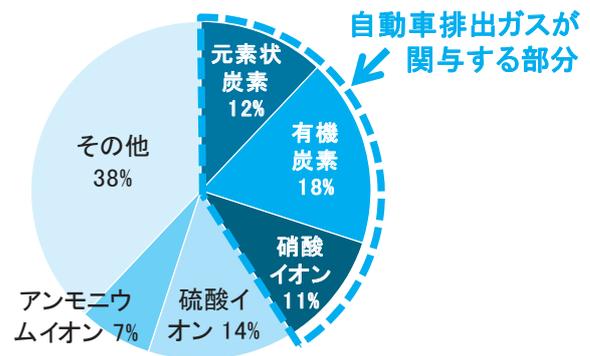
また、大気汚染防止法の政令市とともに常時監視測定局の整備を進め、ホームページで測定結果を公開し、国の指針に基づき高濃度予報を行っている。

[PM2.5の環境基準達成率] (平成23年度、全国)

区分	測定局数	達成局数	達成率
一般環境測定局	105局 (5局)	29局 (1局)	28% (20%)
自動車排出ガス測定局	51局 (4局)	15局 (0局)	29% (0%)
合計	156局 (9局)	44局 (1局)	28% (11%)

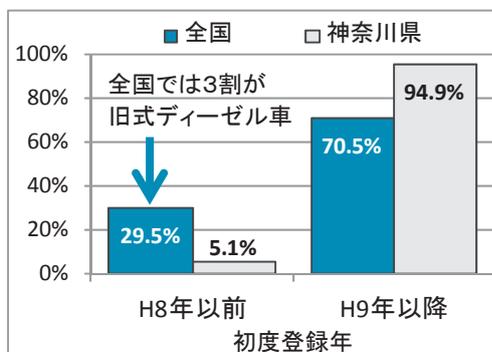
※環境省発表 ()内は神奈川県の状況

[PM2.5の成分]



※県・横浜市・川崎市の共同調査 (平成22年、冬)

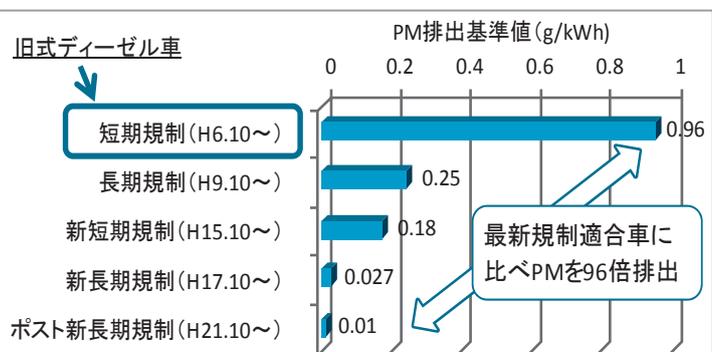
[ディーゼル普通貨物車の登録年別割合] (平成23年度末)



※一般財団法人自動車検査登録情報協会の統計情報を基に県が集計

[PMの排出ガス規制基準]

(ディーゼル普通貨物車、総重量3.5トン超の例)



※大気汚染防止法に基づく排出ガス基準値

(神奈川県担当課：環境農政局大気水質課)