

国の「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」（案）の概要

令和4年1月19日に中央環境審議会大気・騒音振動部会の自動車排出ガス総合対策小委員会（以下「小委員会」という。）が開催され、国が「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」（以下「自動車NO_x・PM法」という。）第6条に基づき定めている基本方針（以下「総量削減基本方針」という。）の今後の在り方について、環境大臣へ提出する答申案が示された。

1 総量削減基本方針と県総量削減計画の関係について

自動車NO_x・PM法に基づく対策地域を有する都府県は、同法及び国の総量削減基本方針に基づき、自動車NO_x・PM総量削減計画を策定することとされている。本県でも平成5年11月に「神奈川県自動車NO_x総量削減計画」を策定して以降、平成15年7月、25年4月と2回の改定を経て、現在の計画を推進してきた（図1を参照）。

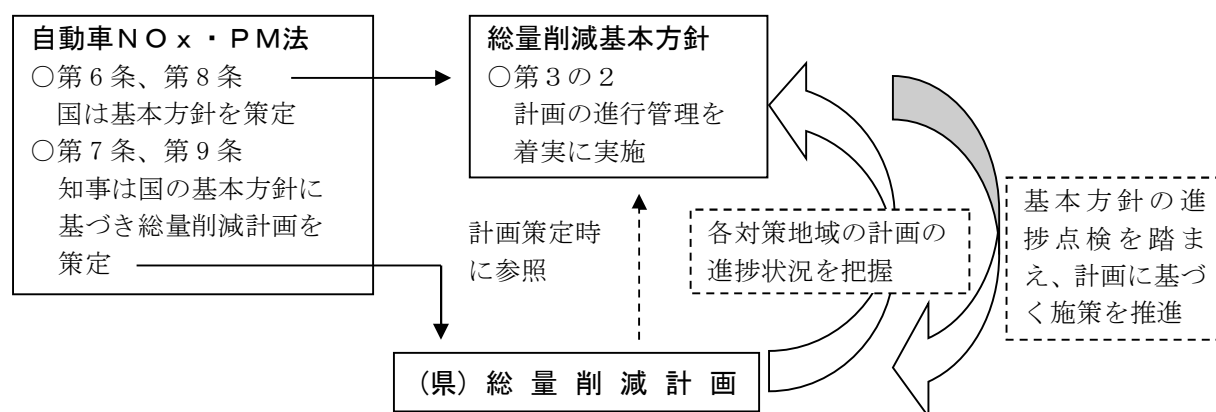


図1 総量削減基本方針と県総量削減計画の関係について

2 答申案策定までの経緯

令和3年4月22日に開催された小委員会において、今後の自動車NO_x・PM法の在り方等について、対策地域を有する都府県等からの意見聴取が実施された。

本県から国へ提出した主な意見は、以下のとおりである。

- ・次期基本方針で定める目標は、大気汚染の状況を継続的かつ定量的に評価できる指標であること。
- ・目標を達成した地域においては、車種規制をベースとした現行の施策を継続し、大気環境の維持を図ること。
- ・オキシダントやPM2.5の削減も視野に入れた方針とすること。

こうした自治体等からの意見を踏まえ、総量削減基本方針の今後の在り方についての答申案が策定された。

3 国の答申案の概要について

平成 23 年 3 月に改定された現行の総量削減基本方針の目標は次のとおりである。

<総量削減基本方針の目標>

「平成 32 年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保する。ただし、平成 27 年度までに、すべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するよう最善を尽くす。」

このたび、上記の最終目標年度が終了したことから、国では令和 4 年 1 月の小委員会において、総量削減基本方針の今後の在り方についての答申案（目標の達成状況及び施策の進捗状況について）を提示した上、同年 3 月の小委員会で答申内容を決定する見込である。

国の答申案の概要は、次のとおりである。

(1) 自動車排出ガス対策の実施状況と評価

これまでの各分野、各主体における施策は進捗している。

自動車 NO_x 排出量は 8 都府県中 7 府県、自動車 PM 排出量は全都府県において平成 32 年度（令和 2 年度）の目標を達成している。

(2) 大気汚染の状況と総量削減基本方針の目標達成に係る評価

ア 平成 32 年度（令和 2 年度）における環境基準の達成状況

○ 二酸化窒素（NO₂）

一般局、自排局の双方において全局で環境基準達成している。

○ 浮遊粒子状物質（SPM）

一般局において 1 局非達成があったが、自排局においては全局で環境基準を達成している。

イ 環境基準確保に係る評価

環境基準確保の評価にあたっては、環境基準を達成していることのみならず、その状況が維持されているかどうかの考察が必要であり、以下のように整理されている。

① 常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成

NO₂については東京都内の 2 局を除いて、SPMについては全ての測定局において継続的・安定的に環境基準が達成されていることが確認された。

② 常時監視測定局がない場所においても汚染の広がりを考慮（面的評価）

常時監視測定局がない場所においても令和 2 年度に環境基準が非達成となる地点はないことが確認された。

以上のことから、「平成 32 年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保する。」との総量削減基本方針の目標はほぼ達成されたと考えられる。

(3) 大気環境状況の将来予測

将来予測にあたっては、現行実施されている規制を継続したケース及び規制を廃止したケースの2つの状況を推計した結果、車種規制及び流入車規制を継続するかどうかにかかわらず、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の量はともに減少する傾向にあり、環境基準についても将来にわたって達成する状況が継続するとの結果が得られた。

(4) 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方

ア 自動車NO_x・PM法に基づく対策の必要性

自動車NO_x・PM法に基づく各種施策が適切に機能しており、現時点では新たな追加的施策を講じる必要はない。しかし、2地点でNO₂に係る環境基準を継続的・安定的に達成されていることが確認できなかったことや、最新規制適合車であっても触媒の劣化等により排出係数が変化する可能性があることが示唆されていることから、引き続き自動車NO_x・PM法に基づく各種施策を継続する必要がある。一方で、対策地域内の大気環境は、今後も環境性能の高い車両への車種代替が進むことなどによって、さらに改善されていくことが想定されることから、5年後を目途に制度の在り方について改めて検討すべきである。

イ 対策地域の指定の解除の考え方

対策地域の解除の考え方としては、車種規制が適用されなくなった場合においても「環境基準確保」が維持できるのかどうかについて判断することが不可欠である。

具体的には、環境基準が確保されていると評価された地域において、評価年度から5年後を推計し、車種規制等が適用されなくなった場合においても、以下の①～④の点を満たした場合には、対策地域の指定の解除を検討することができる。

- ① 常時監視測定局における環境濃度が減少傾向又は低濃度で横ばいであること。
- ② 環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル (NO₂:0.055ppm、SPM:0.080mg/m³) 以下であること。
- ③ 自動車から排出されるNO_x量、PM量が横ばい又は低減傾向にあること。
- ④ 面的な推計結果が判定基準を満たすことが確認された地域であること。

また、対策地域の指定に解除にあたっては、以下のi～iiiの点に十分留意する必要がある。

i ステークホルダー（住民、事業者等）との調整

- ・今後、車種規制等が廃止され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入念に確認していることなど、指定解除の理由を丁寧に情報発信し理解を得るべく対話を進める必要がある。

ii 大気環境及び自動車使用状況の確認

- ・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基準が継続的に達成されていることを確認する必要がある。

iii 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や物流の効率化の推進等は、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。

ウ 総量削減基本方針に定める目標及び定める施策

大気環境は、常時監視測定局の安定的・継続的な達成、対策地域全体での面的評価の結果、概ね環境基準を確保できていると評価できる。

また、大気環境状況の将来予測においても、規制を継続した場合と廃止された場合の双方ともに長期的に改善傾向にあることを踏まえると、新たな規制措置を設ける必要はないが、現状を悪化させない観点から、これまで実施してきた施策に継続して取り組んでいく必要がある。

以上のことから、総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である。

エ その他の自動車排出ガス対策について（PM2.5及び光化学オキシダント対策等）

総量削減計画に基づくPM排出量の削減に係る各種施策は、PM2.5にも寄与するものであるため継続されることが重要である。

光化学オキシダント対策については、環境基準達成状況は依然として著しく低い状況となっていることを踏まえて、固定発生源及び移動発生源における総合的な対策を継続していく必要がある。

今後はグリーン成長戦略の目標達成に向けて、電動車の比率が上昇していくことが期待される。カーボンニュートラルに係る施策の展開はPM2.5、光化学オキシダントのみならず広く大気環境の改善に資するものであり、今後各種施策の展開が期待される。