

## 6 微小粒子状物質（PM2.5）対策の推進

提出先 国土交通省、環境省

### 【提案項目】

- 1 PM2.5に係る生成機構の早期解明と常時監視の精度向上
- 2 注意喚起の的確な実施のための取組強化
- 3 粒子状物質対策の法制度の抜本的な見直し
- 4 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
- 5 ガソリンベーパー対策の推進

### 【提案内容】

- 項目1** 微小粒子状物質（PM2.5）の生成機構の全容解明を早急に進めること。また、県民への情報提供を的確に行うため、常時監視の測定機における1時間値の測定精度の向上を早期に図ること。
- 項目2** 「注意喚起のための暫定的な指針」に高齢者等感受性の高い者へのきめ細かな対応を定めるなど充実を図るとともに、PM2.5の発生原因は多岐にわたり広域的に高い濃度となることから、国が精度の高い予報を実施し、注意喚起を行うこと。
- 項目3** 浮遊粒子状物質対策をPM2.5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。
- 項目4** PM2.5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5** ガソリンベーパーはPM2.5の発生原因の一つであることから、排出抑制対策として、米国の規制に対応し輸出車では装着されている回収装置を、国内車でも装着するよう早期に義務付けを行うこと。

## 【提案理由】

平成24年度の本県の常時監視測定局におけるPM2.5の環境基準達成率は約65%と低く、様々な発生源があるとされている中で、生成機構の早急な全容解明が求められる。

常時監視は国が認定した測定機で行う必要があるが、リアルタイムのPM2.5濃度に関心の高い県民に的確な情報提供ができるよう、精度が確認できていないとされている1時間値について、国による測定法の改良やメーカーへの技術支援を行い、測定精度の向上を図る必要がある。

PM2.5は広域に移流するものであるため、その対策として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。

PM2.5対策となる揮発性有機化合物（VOC）全体の排出量が削減されてきている中で、燃料小売業（ガソリンスタンド）の排出量は減っておらず、その占める割合が大きくなっている。そこで、米国輸出車では既に装着され、ガソリンペーパーを給油時、走行時、駐車時のあらゆる場面で回収できる装置を、国内車でも装着することを義務付け、早期に普及する必要がある。

## 【本県での取組状況等】

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。

「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。

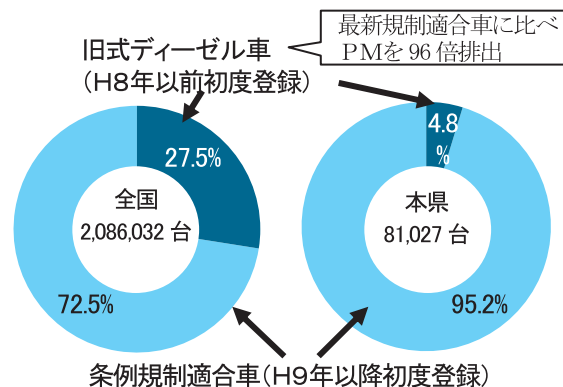
また、同条例に基づき、容量30kL以上の貯蔵施設を伴う給油施設について通気管にペーパーリターン設備を設けることを義務付けている。（昭和53年9月から義務化）

【PM2.5の環境基準達成率】（平成24年度）

区分	測定局数	達成局数	達成率(%)
一般環境測定局	9 (313)	6 (136)	66.7 (43.5)
自動車排出ガス測定局	8 (124)	5 (42)	62.5 (33.9)
<b>合計</b>	<b>17</b> (437)	<b>11</b> (178)	<b>64.7</b> (40.7)

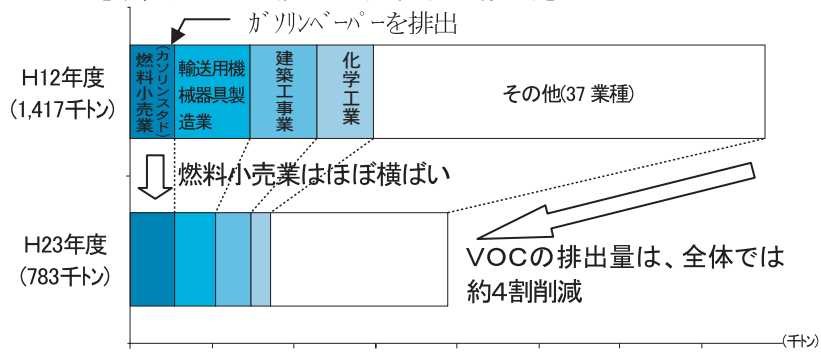
※（）内は全国の状況（環境省資料を基に作成）

【貨物自動車に占める旧式ディーゼル車の割合】（平成24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

【業種別VOC排出量(全国合計推計)】



※環境省資料を基に作成

【国内外のガソリンペーパー規制状況】

区分	日本	米国	欧州
荷卸時	△ (一部)	△ (一部)	○ (一部)
給油時(SS側)	× (未規制)	△⇒× (廃止)	×⇒○ (規制)
給油時等(車側)	× (未規制)	○ (規制)	× (未規制)

（神奈川県担当課：環境農政局大気水質課）