

## 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針の中間レビュー（案）の概要

### 1 中間レビューの位置づけ

#### (1) 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法（平成 4 年制定）

○国は総量削減基本方針を定め、都府県は同方針に基づき総量削減計画を策定、推進

#### (2) 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 総量削減基本方針（平成 23 年 3 月変更）

【平成 27 年度目標】 対策地域内のすべての測定局で環境基準達成 (NO<sub>2</sub>、SPM)

【平成 32 年度目標】 対策地域内における環境基準の確保 (NO<sub>2</sub>、SPM)

#### (3) 中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」(平成 24 年 11 月)

○中間目標年度の評価と、その後の取組について検討

### 2 中間目標の達成状況

#### (1) 測定局における環境基準達成状況（平成 27 年度）

NO<sub>2</sub>：一般局 384 局中、非達成 0 局 自排局 208 局中、非達成 1 局（東京都）

SPM：一般局 389 局中、非達成 0 局 自排局 202 局中、非達成 1 局（大阪府）

#### (2) 中間目標の達成状況に関する評価と考察

NO<sub>2</sub>：中間目標は達成できなかったが、総量削減施策による効果は現れている。

（NO<sub>x</sub> 排出量の低下に伴い、NO<sub>2</sub> の年平均値も低下傾向）

SPM：中間目標は達成できなかったが、総量削減施策の目的は達成している。

（SPM の近年の環境基準非達成の主な要因は自動車発生源に起因するものではない。）

#### (3) 対策地域における最終目標年度の濃度推計

○対策地域（測定局約 700 局、交差点 2,621 地点）における最終目標年度の濃度推計を実施したところ、環境基準超過は NO<sub>2</sub> が 13 地点（首都圏の交差点）、SPM が 0 地点

○現在の総量削減計画に基づく取組の継続により、全測定局及び主要な幹線道路交差点近傍地点において環境基準値を超過しない可能性が高い。

### 3 基本方針に係る施策の進捗状況

○排出量の削減状況、各種施策の実施状況等から、今後自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づく施策を継続することにより、全都府県において平成 32 年度の自動車 NO<sub>x</sub> 排出量及び自動車 PM 排出量の目標を達成する見通し

#### (参考) 兵庫県の対策地域内自動車 NO<sub>x</sub>・PM 排出量

|                 | 実績       | 計画       |          |
|-----------------|----------|----------|----------|
|                 | 平成 27 年度 | 平成 27 年度 | 平成 32 年度 |
| NO <sub>x</sub> | 8,522t/年 | 9,390t/年 | 6,556t/年 |
| PM              | 431t/年   | 526t/年   | 401t/年   |

### 4 基本方針に係る施策の今後の取組

○引き続き、総量削減計画が達成できるよう、必要な措置を講じる。

○環境基準確保目標の評価手法により将来推計を行い、目標年度（平成 32 年度）までに対策を要する交差点付近等の地区を絞り込み、必要な対策を講じる。

### 5 平成 32 年度目標（環境基準確保目標）の評価手法について

○「測定局の継続的・安定的な環境基準の達成」及び「対策地域全体における面的評価」の結果をもとに、対策地域全体における環境基準確保を評価する。

○自動車からの排出量の推移等から環境基準が将来も維持されるかどうかについて考察する。