

「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」について

「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」について

1 計画の位置づけ

(1) 根拠法令

「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（平成4年法律第70号）」（以下「自動車NOx・PM法」※¹という。）第7条及び第9条

※1 自動車NOx・PM法について

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の汚染が著しい特定の地域（対策地域※²）において、

- ・総量削減に関する基本方針（国）及び計画（地方公共団体）の策定
- ・当該地域に使用の本拠の位置を有する一定の自動車に係る排出基準の設定（国）
- ・排出抑制のための所要の措置（国、地方公共団体、事業者等）

等により、大気汚染防止法による措置等と相まって、環境基準の確保を図り、国民の健康の保護と生活環境の保全を目的としています。

※2 対策地域

自動車の交通が集中している地域で大気汚染防止法の規定による措置のみによっては、大気環境基準の確保が困難であると認められる地域として、三重県北勢地域の6市町が平成13年12月に指定されました。



三重県内対策地域

- ・四日市市
- ・桑名市
- （旧多度町を除く）
- ・鈴鹿市
- ・木曽岬町
- ・朝日町
- ・川越町

「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」について

1 計画の位置づけ

(2) 計画で定めるべき事項

- ・対策地域において事業活動等に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質の総量、環境基準達成のための削減目標量及び計画の達成の期間並びにその方途
- ・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（以下「基本方針」という。）に基づき定めるとされています。

(3) 協議会等

この計画に定められるべき事項について調査審議するため、自動車NOx・PM法第10条第1項の規定に基づき都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村（特別区を含む。）、関係地方行政機関及び関係道路管理者を含む者で組織される協議会を置いています。その組織・運営を含めて必要な事項は、自動車NOx・PM法第10条第2項に基づく三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会条例（以下「条例」という。）で定めています。

また、上述の委員を補佐し総量削減計画案の作成その他について調査審議するため、条例第8条に基づき幹事会を設置しています。

「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」について

2 計画策定の経緯

三重県は、自動車NOx・PM法に基づき、旧「三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画」（以下「旧総量削減計画」という。）（計画期間：平成15年度～平成22年度）を定め、平成15年8月8日に公告しました。

旧総量削減計画が平成22年度に終了することから、国は「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」ことを目標として平成23年3月の総量削減基本方針の変更を行い、三重県は新たな総量削減計画（計画期間：平成23年度～令和2年度）を定め、平成25年3月29日に公告しました。

(現総量削減計画策定に係る経過)

平成23年 8月 4日	第1回幹事会（現況報告）
10月 3日	第2回幹事会（素案説明）
12月21日	第3回幹事会（中間案検討）
平成24年 3月22日	第4回幹事会（中間案確定）
6月29日～7月30日	パブリックコメント
10月17日	第5回幹事会（最終案審議）
平成25年 1月29日	協議会（会長：知事） （最終案確定）
3月	環境大臣へ協議
3月29日	総量削減計画を定め公告

「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」について

3 計画の概要

(1) 計画期間 令和3年3月31日まで

(2) 計画の目標

- ・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の大気環境基準**達成**
- ・令和2年度までに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を**確保**（国の総量削減基本方針における目標と同様）
- ・目標達成のために、各種施策を実施し、対策地域から発生する窒素酸化物及び粒子状物質排出量を以下の量に抑制

総量の区分		窒素酸化物 排出量 (t/年)	粒子状物質 排出量 (t/年)
平成21年度 (現状)	① 対策地域内における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される総量〔1号総量〕	16,757	2,270
	② ①のうちの自動車排出総量〔2号総量〕	5,233	303
平成27年度 (中間目標)	③ ⑤の達成に向け平成27年度までに達成すべき総量	15,185	2,182
	④ ③のうちの自動車排出総量	3,756	220
令和2年度 (目標年度)	⑤ 対策地域内において、大気環境基準を達成するため、事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出できる総量〔3号総量〕	14,157	2,123
	⑥ ⑤のうちの自動車排出総量〔4号総量〕	2,787	163

窒素酸化物及び粒子状物質排出量に係る目標量

「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」について

3 計画の概要

(3) 計画達成のための方途

- ①自動車単体対策の強化等
(ポスト新長期規制、車両の点検・整備の徹底 等)
- ②車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進
(車種規制の適正かつ確実な実施、適合車への繰り上げ代替 等)
- ③低公害車の普及促進
(普及拡大、燃料供給施設の整備 等)
- ④交通需要の調整・低減
(自動車使用の合理化、適切な輸送機関の選択 等)
- ⑤交通流対策の推進
(交通の分散や交通渋滞の解消、総合的な駐車対策の推進 等)
- ⑥局地汚染対策の推進
(地域の実情に応じた効果的な措置)
- ⑦エコドライブ等の普及啓発活動の推進等
(普及促進、アイドリング・ストップ運動の推進)

三重県対策地域内における自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

1 大気環境基準達成状況

総量削減計画においては、中間目標として「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の大気環境基準達成」が定められています。

県及び四日市市が実施している大気常時監視の結果のうち、対策地域内測定局における、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の平成27年度の結果は、表1のとおりでした。いずれの測定局においても、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに**環境基準を達成**しています。総量削減計画で定めた大気環境基準に係る中間目標を達成することができました。

地域	区分	測定局	市町	二酸化窒素(ppm)	浮遊粒子状物質(mg/m ³)	管理主体
				(環境基準:0.04~0.06ppm のゾーン内かそれ以下)	(環境基準:0.10mg/m ³)	
四日市地域	一般環境	1 磯津	四日市市	0.030	0.049	四日市市
		2 四日市商業		0.025	0.047	
		3 南		0.022	0.044	
		4 三浜		0.035	0.042	
		5 北星高校		0.027	0.041	
		6 西朝明中学校		0.017	0.039	
		7 楠		0.029	0.048	
		8 川越南小学校		川越町	0.026	
	自排	1 納屋	四日市市	0.049	0.042	四日市市
		2 東名阪		0.034	0.041	
		3 北消防署		0.033	0.045	
4 伊坂		0.039		0.043		
その他地域	一般環境	1 桑名上野	桑名市	0.022	0.043	三重県
		2 鈴鹿算所保育所	鈴鹿市	0.029	0.045	三重県
	自排	1 国道258号桑名	桑名市	0.033	0.045	三重県
		2 国道23号鈴鹿	鈴鹿市	0.034	0.050	

表1 平成27年度大気汚染常時監視測定結果（対策地域内の二酸化窒素・浮遊粒子状物質）

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

1 大気環境基準達成状況

最終目標年度である令和2年度の結果は、表2のとおりでした。いずれの測定局においても、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに**環境基準を達成**しています。

地域	区分	測定局	市町	二酸化窒素(ppm)	浮遊粒子状物質 (mg/m ³)		管理主体	
				(環境基準:0.04~0.06ppmのゾーン内かそれ以下)	環境基準達成状況	環境基準達成状況		
四日市市地域	一般環境	1 磯津	四日市市	0.026	○	0.039	○	四日市市
		2 四日市商業高校		0.021	○	0.039	○	
		3 南		0.017	○	0.034	○	
		4 三浜		0.030	○	0.040	○	
		5 北星高校		0.021	○	0.037	○	
		6 西朝明中学校		0.017	○	0.041	○	
		7 楠		0.025	○	0.035	○	
		8 川越南小学校		川越町	0.020	○	0.030	
	自排	1 納屋	四日市市	0.038	○	0.036	○	四日市市
		2 東名阪		0.026	○	0.037	○	
		3 北消防署		0.027	○	0.035	○	
		4 伊坂		0.030	○	0.042	○	
その他の地域	一般環境	1 桑名上野	桑名市	0.018	○	0.032	○	三重県
		2 鈴鹿算所保育所	鈴鹿市	0.023	○	0.034	○	
	自排	1 国道258号桑名	桑名市	0.025	○	0.034	○	三重県
		2 国道23号鈴鹿	鈴鹿市	0.030	○	0.039	○	

表2 令和2年度大気汚染常時監視測定結果（対策地域内の二酸化窒素・浮遊粒子状物質）

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

1 大気環境基準達成状況

対策地域内の大気環境は段階的に改善され、二酸化窒素は平成23年度から10年連続、浮遊粒子状物質は平成24年度から9年連続で環境基準を達成しています。（図1）

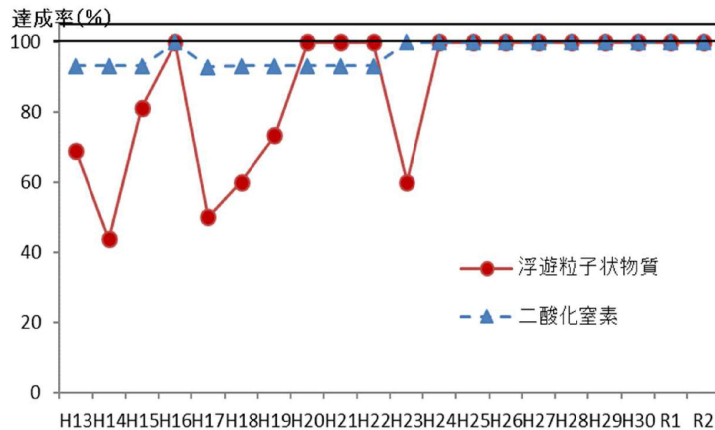


図1 対策地域内測定局の環境基準達成状況推移

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

1 大気環境基準達成状況

・窒素酸化物（NO₂）の環境基準達成率の経年推移
（三重県の自動車NO_x・PM法対策地域）

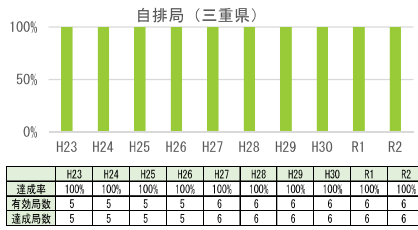
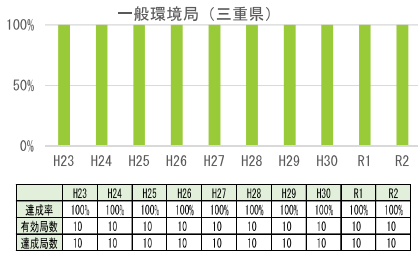
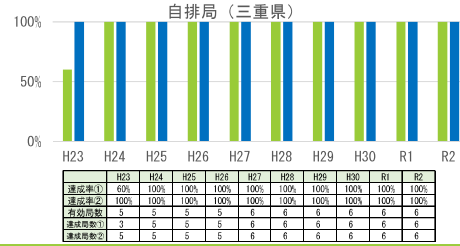
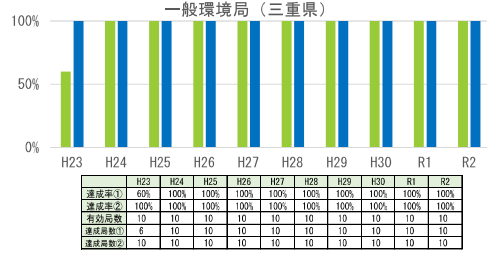


図2 対策地域における測定局（一般局、自排局）の二酸化窒素の環境基準達成率の推移（三重県）

・浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成率の経年推移
（三重県の自動車NO_x・PM法対策地域）



※達成率①（図中の緑色の棒グラフ）：環境基準を超える日が2日以上連続による評価を含む場合の環境基準達成率
達成率②（図中の青色の棒グラフ）：環境基準を超える日が2日以上連続による評価を除く場合の環境基準達成率

図3 対策地域における測定局（一般局、自排局）の浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移（三重県）

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

1 大気環境基準達成状況

<過去に高濃度傾向にあった測定局の状況>

納屋局（自排局）では二酸化窒素濃度が環境基準に近い水準で推移していましたが、近年は減少傾向にあり、環境基準のゾーン以下となりました。（図4）

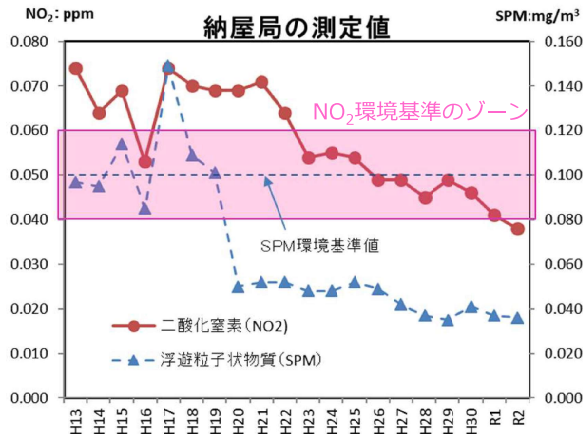
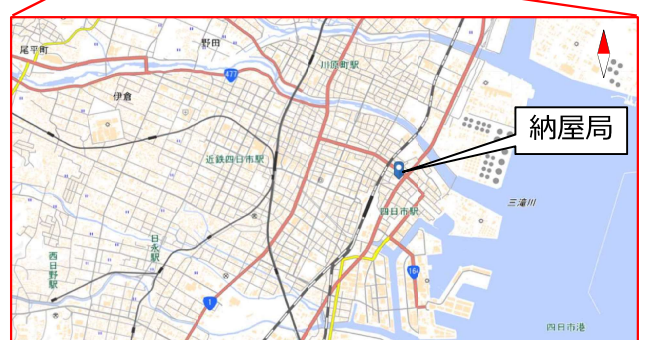
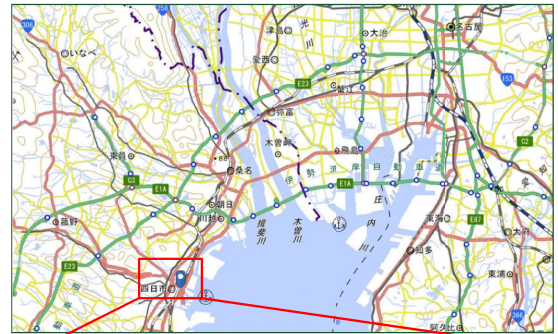


図4 四日市市納屋局の常時監視測定結果推移



自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量

総量削減計画で定めた目標を達成するため、各種施策により抑制するとして自動車からの排出量は、自動車排出窒素酸化物等総量削減進行管理調査で毎年算定しています。その結果は表3のとおり、窒素酸化物・粒子状物質ともに平成27年度において中間目標を達成することができました。また、その後も排出量は減少傾向にあり、**令和2年度の最終目標を達成**しました。

	自動車排出窒素酸化物 (t/年)	自動車排出粒子状物質 (t/年)
平成21年度排出量	5,233	303
平成27年度排出量	2,773	161
令和2年度排出量	1,614	113
平成27年度目標(中間)	3,756	220
令和2年度目標(最終)	2,787	163

達成

表3 対策地域内自動車NO_x・PM排出量

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量

また、過去からの車種別排出量の推移については以下のとおりです。

○窒素酸化物(NO_x)年間排出量

年度	軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	貨客車	普通貨物車	特種(殊)車	合計
平成21年度	94	227	173	100	95	52	3,910	582	5,233
平成23年度	20	156	52	69	98	42	3,002	709	4,148
平成24年度	76	155	169	116	99	26	3,105	737	4,483
平成25年度	52	98	199	83	124	60	3,082	594	4,292
平成26年度	64	122	131	61	72	22	2,178	572	3,222
平成27年度	55	107	137	53	67	18	1,833	501	2,773
平成28年度	49	100	123	40	65	16	2,108	502	3,003
平成29年度	48	94	86	33	44	18	1,765	342	2,431
平成30年度	27	61	84	58	100	36	1,999	440	2,804
令和元年度	47	82	66	38	36	14	1,294	329	1,906
令和2年度	29	47	60	53	57	31	1,076	260	1,614
平成27年度(中間目標)	46	100	117	48	65	24	2,973	384	3,756
平成32年度(目標年度)	32	62	94	28	45	13	2,247	265	2,787

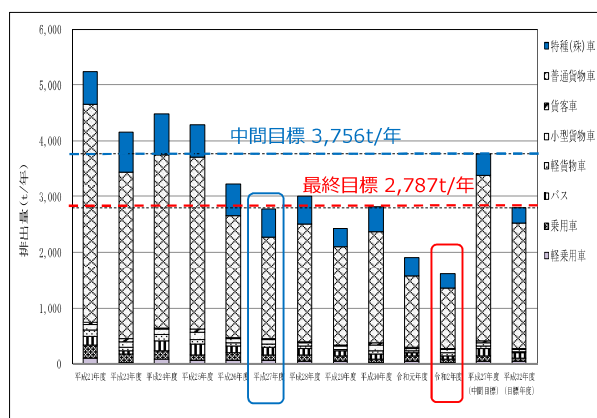


表4・図5 窒素酸化物(NO_x)年間排出量(車種別)の推移

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量

○粒子状物質 (PM) 年間排出量

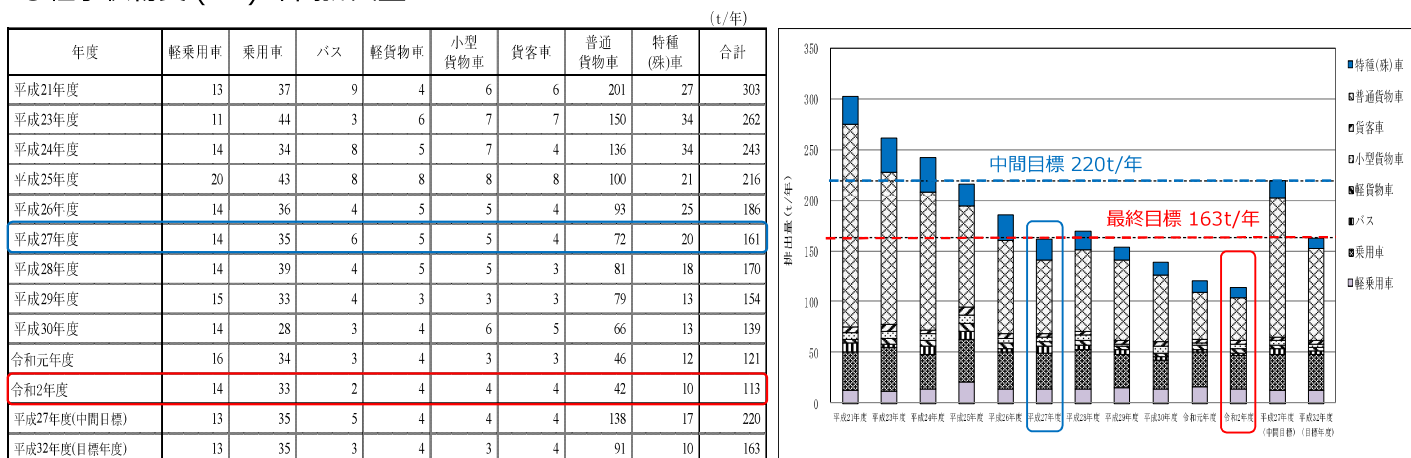


表5・図6 粒子状物質 (PM) 年間排出量 (車種別) の推移

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量

また、各種対策別の基準年度(平成21年度)からの削減量について、自動車排出窒素酸化物等総量削減進行管理調査で算定しており、その内訳は表6のとおりです。**自動車単体規制と車種規制の効果が大きい**ことがわかります。

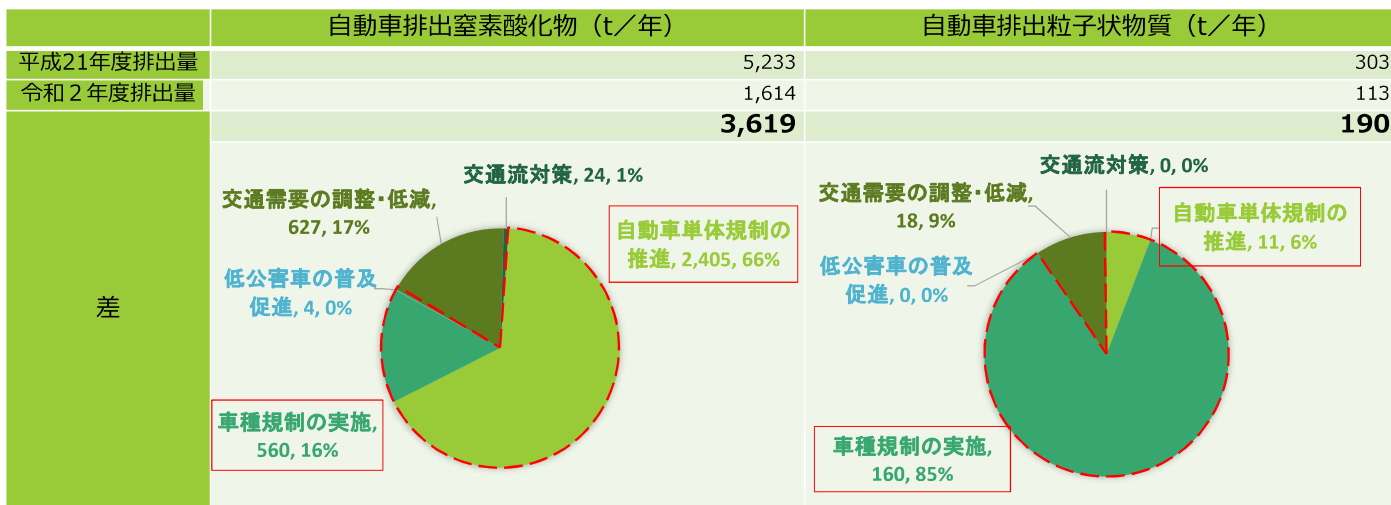


表6 令和2年度 各種対策別排出削減量 (t) (基準年度:平成21年度)

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量 三重県内の低公害車の導入状況は表7及び図7のとおりでした。

(単位:台)

車種	平成15年度末	平成16年度末	平成17年度末	平成18年度末	平成19年度末	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
電気自動車	7	6	5	3	8	8	4	41	240	504
メタノール自動車	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
天然ガス自動車	35	50	67	81	85	88	86	79	74	73
ハイブリッド自動車 ^{※2)}	669	623	625	647	596	1,518	576	534	1,147	461
低排出ガス認定車 (一部ハイブリッド車を含む)	空	39,671	41,031	41,048	40,252	75,508	71,867	67,823	63,409	51,925
	☆☆☆	35,888	35,365	34,494	33,329	43,238	40,748	38,466	35,887	31,432
	☆☆☆	61,737	66,376	65,987	64,248	69,693	66,458	63,803	60,513	54,221
	☆☆☆☆	4,537	33,685	48,075	53,768	70,069	75,071	77,123	77,996	77,655
	☆☆☆☆☆	1,590	19,053	55,396	96,316	147,930	187,607	236,120	280,455	323,206
	計	143,423	195,510	244,980	287,913	406,438	441,751	483,335	518,260	540,144
合計	144,074	196,189	245,677	288,646	407,127	443,365	484,001	518,914	541,605	573,028

車種	平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末	平成28年度末	平成29年度末	平成30年度末	令和元年度末	令和2年度末	
電気自動車	874	1,270	1,503	1,744	2,127	2,452	2,651	2,782	
メタノール自動車	—	0	0	0	0	0	0	0	
天然ガス自動車	70	63	61	57	50	33	23	19	
ハイブリッド自動車 ^{※2)}	367	390	385	394	1,019	4,017	10,866	22,716	
低排出ガス認定車 (一部ハイブリッド車を含む)	空	45,118	38,888	33,207	27,994	23,050	18,717	15,116	12,475
	☆☆☆	23,671	19,532	15,708	12,660	9,668	7,554	5,838	4,750
	☆☆☆	44,894	38,396	32,746	26,818	21,646	16,670	13,090	10,022
	☆☆☆☆	72,920	69,383	65,068	61,439	56,257	51,814	46,345	43,323
	☆☆☆☆☆	405,245	435,066	462,554	491,691	516,770	533,507	531,378	525,127
	計	591,848	601,265	609,283	620,602	627,391	628,262	611,767	595,697
合計	593,159	602,988	611,232	622,797	630,587	634,764	625,907	612,214	

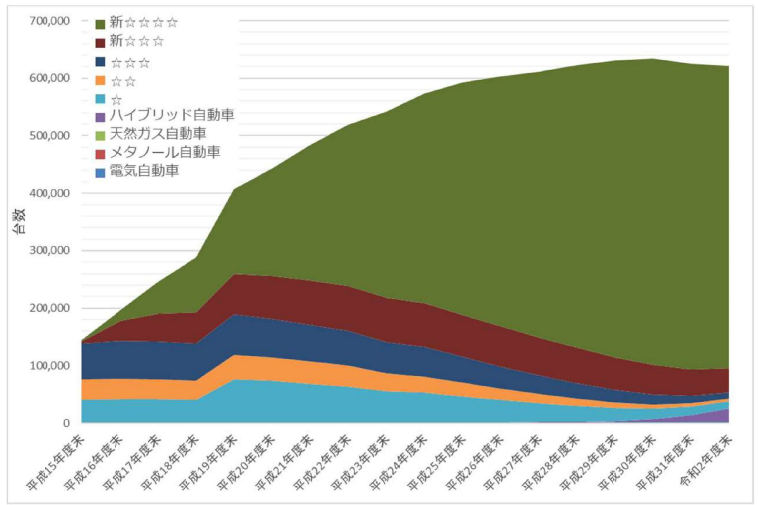


表7・図7 三重県内の低公害車導入状況

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について

2 対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量

対策地域内における基準適合車の導入状況は図8のとおりです。車種規制により対策地域内では、ほとんどの車両が適合車へ更新されています。また、対策地域外でも、適合車への更新が進んでいます。

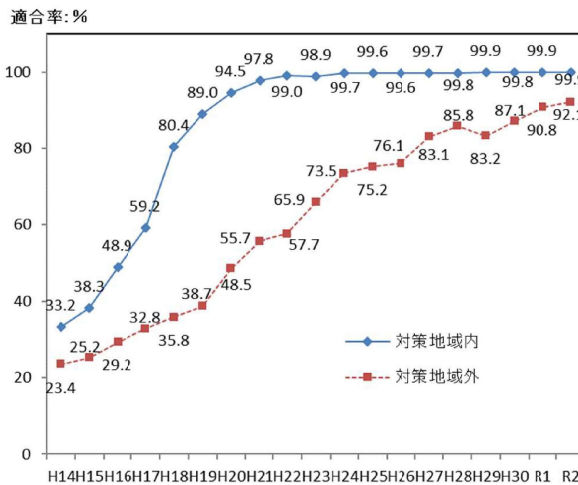


図8 特定自動車排出基準適合率の推移

県総量削減計画に係る各項目別の取組状況について

県総量削減計画に係る各項目別の取組状況について

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質を削減するために、国、県、市町、事業者等が協力して、各自動車からの排出量を削減する自動車単体規制や車種規制等の施策、及び自動車の走行量を削減する物流対策や公共交通機関の利用促進等の施策を行いました。

対策	目標達成の方途
ア 自動車単体対策の強化等	(1)ポスト新長期規制の実施
	(2)車両の点検・整備の徹底及び過積載車両・整備不良車両等の違反車両への対応
	(3)燃料品質対策
イ 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進	(1)車種規制の適正かつ確実な実施
	(2)排出基準適合車及び最新規制適合車への繰り上げ代替
	(3)事業者への対応
	(4)流入車への対応
ウ 低公害車の普及促進	(1)低公害車の普及拡大
	(2)燃料供給施設等の整備
	(3)国の機関及び地方公共団体による率先実行
	(4)低公害車の導入のための支援措置
	(5)自動車販売者による情報提供

実施状況の詳細は、参考資料 7

県総量削減計画に係る各項目別の取組状況について

実施状況の詳細は、
参考資料 7

対策	目標達成の方途
エ 交通需要の調整・低減	(1)事業者における自動車使用の合理化
	(2)適切な輸送機関の選択の促進
	(3)公共交通機関の整備及び利便性の向上
	(4)自家用乗用車の使用自粛等
	(5)物流施設の複合化及び高度化の推進
オ 交通流対策の推進	(1)交通の分散や交通渋滞の解消
	(2)総合的な駐車対策の推進
	(3)交通管制システムの整備等による交通流の円滑化
カ 局地汚染対策の推進	局地汚染対策の推進
キ エコドライブ等の普及活動の推進等	(1)エコドライブ等の普及促進
	(2)アイドリング・ストップ運動の推進
ク 関係者間の連携	関係者間の連携
ケ 進行管理の実施	進行管理の実施
コ 的確な監視測定、調査研究の推進	的確な監視測定、調査研究の推進
サ 地球温暖化対策との連携	地球温暖化対策との連携
カ 局地汚染対策の推進	局地汚染対策の推進

白 紙

県総量削減計画の目標の達成状況の評価について

県総量削減計画の目標の達成状況の評価について

国は平成29年3月に「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（平成28年度）」を公表しました。その中で、最終目標年度である令和2年度目標の達成状況の評価方法が示されました。

1. 令和2年度目標の評価手法について

(1) 環境基準確保目標

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。（国総量削減基本方針）

(2) 環境基準確保の考え方

- 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
- 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）

※ 基準が達成されることのみならず、それが維持されていることが含まれるものであることに留意する必要がある。

(3) 環境基準確保の評価に係る対象項目

長期的評価を基本としているため、対象は、二酸化窒素（NO₂）98%値、浮遊粒子状物質（SPM）2%除外値（判定基準値）

県総量削減計画の目標の達成状況の評価について

1. 令和2年度目標の評価手法について

(4) 環境基準確保の評価手法

国は、(2)の考え方にに基づき、常時監視測定局の測定に加えて、簡易測定等の測定及び数値計算手法を組み合わせて、以下の①及び②の評価を行う手法を取りまとめました。

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に係る評価	
ア) 測定データの経年的な推移（長期的及び短期的な変動等）から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること	
長期的な評価項目	NO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値の経年推移 SPM年平均値、SPM2%除外値の経年推移
短期的な評価項目	測定局のNO ₂ 98%値の3年移動平均 測定局のSPM2%除外値の3年移動平均
イ) 自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に、環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられる状況にないこと	
評価項目	8都府県対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量

② 対策地域全体における面的評価	
数値計算により推計した値を基準値と比較して、面的評価を実施 基準値を超過した場合、簡易測定等を実施し再評価	
評価項目	数値計算で判定基準適合と判定され、令和2年度に測定が実施された地点（評価範囲）の評価

対策地域における環境基準確保の評価	
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に係る評価結果	
及び、	
②対策地域全体における面的評価結果	
を基に、関係都府県と情報を共有したうえで、対策地域における環境基準確保を評価する。	

県総量削減計画の目標の達成状況の評価について

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に係る評価

ア) 測定データの経年的な推移（長期的及び短期的な変動等）から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること

長期的な評価項目	短期的な評価項目
<p>◎ NO₂年平均値、NO₂98%値の経年推移</p> <p>図1 NO₂の年平均値の推移</p> <p>図2 NO₂98%値の年平均値等の推移</p>	<p>◎ 測定局のNO₂98%値の3年移動平均</p> <p>図3 NO₂98%値が高濃度の測定局における3年移動平均</p>
<p>◎ SPM年平均値、SPM2%除外値の経年推移</p> <p>図4 SPMの年平均値の推移</p> <p>図5 SPM2%除外値の年平均値等の推移</p>	<p>◎ 測定局のSPM2%除外値の3年移動平均</p> <p>三重県に該当する測定局なし</p>

長期的な指標	短期的な指標
NO ₂ ✓三重県のNO ₂ 年平均値及びNO ₂ 98%値は減少傾向にある	✓至近3年度（平成30年度～令和2年度）の平均値が0.055ppm以下である
SPM ✓三重県のSPM年平均値及びSPM2%除外値は減少傾向にある	三重県に該当する測定局なし

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に係る評価

イ) 自動車からの排出量が低減傾向または横ばいであるか、少なくとも現状の変化が継続した場合に、環境基準値を超過する状況まで悪化すると考えられる状況にないこと

評価項目 8都府県対策地域内の自動車からのNO_x排出量、PM排出量

図6 自動車排出のNO_x排出量及びPM排出量と走行量の推移（三重県の自動車NO_x・PM法対策地域内）

✓自動車からのNO_x排出量・PM排出量は、減少傾向にある。
 ✓基準年度(H21年度)から令和2年度のNO_x排出量は69.2%減少し、PM排出量は62.7%減少した。

② 対策地域全体における面的評価

数値計算により推計した値を基準値と比較して、面的評価を実施
基準値を超過した場合、簡易測定等を実施し再評価

評価項目 ◎数値計算で判定基準適合と判定され、令和2年度に測定が実施された地点（評価範囲）の評価

✓常時監視測定局のほか、自治体や道路管理者（国土交通省等）が測定した法定法に基づく測定及び簡易測定の結果（令和2年度データ）は、**全て環境基準値以下**。
 ✓測定結果を踏まえた再判定の結果、測定地点が含む評価範囲は**全て「適合」と判定**。

③ 対策地域における環境基準確保の評価

【評価結果(例)】上記①②の評価結果から、『**対策地域における環境基準はおおむね確保されている**。ただし、一部の地点（測定局）ではNO₂に係る環境基準を達成しているものの環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルではない。』と評価する。
 ※数値計算手法において適用した自動車排出量の推移等を参照し、環境基準が維持されているかについても考察する。
 ※沿道環境濃度に加えて、自動車発生源の要因に加えて、局地的な高濃度に加えてその他の要因についても考慮する。
 (R3.10.29第14回小委員会資料2-1 (P.34))

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変更について

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変更について

■ R2.8.11 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（諮問）

・令和2年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保することを目的

R2.9.10	自動車排出ガス総合対策小委員会(第12回)	R3.11.30	自動車排出ガス総合対策小委員会(第15回)
R3.4.22	自動車排出ガス総合対策小委員会(第13回)	R4.1.16	自動車排出ガス総合対策小委員会(第16回)
R3.10.29	自動車排出ガス総合対策小委員会(第14回)	R4.3.29	自動車排出ガス総合対策小委員会(第17回)

■ R4.4.28 今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）

- 環境基準値を超過する可能性が十分に低い濃度レベルには至らなかった測定点の一部あったこと等から、引き続き現行の自動車NOx・PM法に基づく各種施策を継続することが必要。
- より環境性能の良い車への代替が進むこと等で、さらに環境改善が期待されることなどから、5年後を目途に制度の在り方について改めて検討するべき。
- 対策地域の指定とその解除について都道府県が申請することができるが、これまでその判断基準がなかったため、対策地域の指定解除の判断基準を明確化した。国においては、都道府県から申請があった場合には、判断基準に基づき慎重に審査を行うことが必要。
- 対策地域の指定解除にあたり、ステークホルダーとの調整や解除後の大気環境状況の確認の継続等が必要。

■ R4.11.28 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 (自動車NOx・PM法第6条及び第8条)

変更点：総量の削減に関する目標について

- 【変更前】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。
- 【変更後】令和8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。

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変更について

(関連通知)

窒素酸化物総量削減計画及び粒子状物質総量削減計画の策定等に当たっての留意事項について

- ▶ 総量削減計画の策定
 - ・ 引き続き現行の法に基づく各種施策を継続する必要
 - ・ 施行令の施行日が令和6年4月1日に設定されていることから、**各都府県においては当該施行日までに総量削減計画を策定**
 - ・ 対策地域の指定の改廃に係る申出に向け、「対策地域の指定の解除の考え方」に基づく取組（例えば、ステークホルダー（住民、事業者等）との調整）が行われていると認められる場合にあっては、**総量削減計画の策定を猶予**
- ▶ 対策の継続及び推進
 - ・ 今般変更された基本方針に基づき総量削減計画を策定し、施行するまでの間は、現行の基本方針に基づき策定した総量削減計画による施策を引き続き着実に実施

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第6条第3項及び第8条第3項に基づく窒素酸化物対策地域等の指定の解除に関する申出について

- ▶ 「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」で「対策地域の指定の解除の考え方」が整理
- ▶ 関係都府県において対策地域の指定の解除の申出を行う場合は、**「対策地域の指定の解除の考え方」に基づき実施**

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変更について

対策地域の指定の解除の考え方

(将来推計に基づく環境基準確保の確認)

対策地域の指定の解除について検討するに当たっては、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。そのため、対策地域の指定解除を検討するに当たっては、**既に環境基準が確保されていると評価できる地域において、評価年度から5年後の車種規制等が適用されなくなった場合の大気環境を推計**し、以下の要件を満たすことが必要である。

- ・ 常時監視測定局における環境濃度が評価年度と比して減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること
- ・ 常時監視測定局における環境濃度が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
- ・ 自動車NOx排出量及び自動車PM排出量が評価年度と比して横ばい又は低減傾向にあること
- ・ 面的評価判定用算定値が判定基準を満たすこと

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変更について

(将来推計に基づく環境基準確保の確認)

図 解除検討のフロー図

① 評価年度における環境基準確保の評価指標

(1) 常時監視測定局の継続的・安定的な環境基準達成に係る評価	
i.	各都府県で濃度 (NO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値) が減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること。
ii.	各測定局の至近3年度の平均値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル ^{※1} (NO ₂ 98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m ³ 以下)であること
iii.	対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量が基準年度と比べて低減傾向または横ばいであること。
(2) 対策地域全体における面的評価	
iv.	数値計算手法 ^{※2} 及びその結果を実測値を用いて確認した結果が判定基準 (NO ₂ 98%値は0.06ppm、SPM2%除外値は0.10mg/m ³)に適合すること。

※1 過去の測定局データや自動車排出量増加による濃度推計結果から設定。
 ※2 数値計算にあつては、安全側に立つため通常の濃度推計において適用するよりも大きな値(自排局のa₀(計算値と測定値の差)に加え、同値の標準偏差の2倍)を加算する。

② 将来年度における環境基準確保の評価指標

✓ 評価年度の5年後の規制廃止ケースを推計し、①で示した評価指標(i～iv)を満たした状況が継続する見込みであるかを確認する。
 ✓ ①との相違点は、i及びiiiにおける起点を評価年度としている点、iiにおいて至近3年間の平均値を用いる合理的な理由がないため単年度の推計値を見ることとしている点、ivにおいて実測値がないことから推計値の確認のみを行うこととしていること。

(1) 常時監視測定局の継続的・安定的な環境基準達成に係る評価	
i.	各都府県で濃度 (NO ₂ 年平均値、NO ₂ 98%値、SPM年平均値、SPM2%除外値) の推計値が評価年度と比べて減少傾向あるいは低濃度で横ばいであること。
ii.	各測定局の単年度の推計値が環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル ^{※1} (NO ₂ 98%値は0.055ppm以下、SPM2%除外値は0.080mg/m ³ 以下)であること。
iii.	対策地域内の自動車からのNO _x 排出量、PM排出量の推計値が評価年度と比べて低減傾向または横ばいであること。
(2) 対策地域全体における面的評価	
iv.	数値計算手法 ^{※2} による結果が、判定基準 (NO ₂ 98%値は0.06ppm、SPM2%除外値は0.10mg/m ³)に適合すること。

※1 過去の測定局データや自動車排出量増加による濃度推計結果から設定。
 ※2 数値計算にあつては、安全側に立つため通常の濃度推計において適用するよりも大きな値(自排局のa₀(計算値と測定値の差)に加え、同値の標準偏差の2倍)を加算する。

今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)参考資料

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変更について

対策地域の指定の解除の考え方

(留意すべき事項)

○ また、対策地域の指定の解除の検討に際しては、以下の①～③の点に十分に留意する必要がある。

① ステークホルダー(住民、事業者等)との調整

- ・ 住民に対しては、既に環境基準が確保されている地域であることを前提としたうえで、今後、車種規制等が廃止された場合の大气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する等、指定解除を行う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。
- ・ その他関係する事業者、自治体、道路管理者等に対しては、指定解除後も実施するこれまでの対策や自主的な取組事項を整理するなどの連携を図ることが重要である。

② 大気環境状況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、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ことが必要である。
- ・ 具体的には、常時監視測定局の環境濃度のモニタリング結果及び走行車のうち非適合車の比率の動向といったデータのほか、数値解析の手法も利用して多角的に解析を行うこと。

③ 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共同輸配送等の物流の効率化の推進、公共交通機関及び自転車利用の促進などの各種施策の継続は、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。

(解除後の対応)

○ なお、対策地域の指定が解除された後においても、②のモニタリング結果等から、万が一、当該地域の「環境基準確保」が危ぶまれると判断される場合には、国と連携して早期に対策を講じ、状況によっては、再度対策地域に指定することも含めて、大気環境が悪化することがないよう取り組むべきである。

次期三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画について

次期三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画について

今後の対応方針案

- 令和2年度（目標年度）における、県対策地域の大气環境は、「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」に定める各種施策の結果、段階的に改善され、

- 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は平成24年度から9年連続で **大気環境基準を達成**
- 計画目標年度の **削減目標量を達成**



- 国は、対策地域の指定の解除の考え方を整理
- 令和3年度、国のシミュレーション調査で当県対策地域内は **大気環境基準を確保できていると評価**



対策地域の指定の解除の
申出

あるいは

次期総量削減計画の
策定

今後のスケジュール（案）について

今後のスケジュール(案)について

	国	対策地域の指定の解除を行う場合			(計画策定を行う場合)		
		三重県	進行管理調査、 環境基準確保の調査	県策定協議会等			
R4:11月	11/28 基本方針変更 (告示)				(計画策定検討)		
5							
3月							
R5:4月		ステークホルダーとの調整 関係機関、市町、 国と協議	・ 進行管理調査、環境基準確保の調査 ・ 環境基準確保の調査結果 (速報値) ・ 進行管理調査結果 ・ 環境基準確保の調査結果 (確定値)	必要に応じて、 協議会・幹事会 の開催			
5月							協議会・幹事会等
6月							(パブリックコメント)
7月							(計画策定幹事会とりまとめ)
8月							
9月							
10月							
11月							(計画案策定・環境省へ送付) (計画の公告)
12月							
1月							
2月							
3月							
R6:4月	4/1 施行令施行				(次期計画施行)		
~ (以降)	対策地域の指定の解除	・ 市町照会 ・ 解除の申出					