

愛知県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質 総量削減計画の改定について

1 改定の必要性

国は、平成23年1月の中央環境審議会からの「二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準が継続的・安定的に達成されているとは言い難い状況にあることから、平成23年度以降も対策の継続が必要であり、そのための総量削減基本方針の見直しが必要。」との中間報告を受けて、総量削減基本方針の変更を平成23年3月25日に閣議決定した。

自動車NO_x・PM法（以下「法」という。）では、「知事は、総量削減基本方針に基づき総量削減計画を定めなければならない。」とされていることから、変更後の総量削減基本方針に基づき、総量削減計画を改定する。

2 計画改定に係る事務の進捗状況

法では、「総量削減計画には、削減目標量、達成の期間及び方途を定める」とされている。このうち、削減目標量及び方途については、次のとおり作業を進めている。

なお、達成の期間については、総量削減基本方針で、「対策地域において、平成32年度までに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」、さらに、中間目標として「平成27年度までに、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」とされていることから、平成32年度（中間目標27年度）までとする。

(1) 削減目標量

設定に必要な基準年度（平成21年度）及び目標年度（平成27年度及び平成32年度）におけるNO_x及びPMの排出量の算定は、国が今年度実施している検討会で示された方法に従う必要があり、削減目標量は、以下の①から④の手順で設定する。

① シミュレーションモデルの作成

ア 基準年度におけるNO_x及びPMの排出量の算定

目標年度における大気環境基準を達成するための排出量を算定するには、シミュレーションモデルを作成する必要があるが、このモデルは、基準年度におけるNO₂及びSPMの環境濃度を再現できるものである必要があるため、まず、基準年度におけるNO_x及びPMの排出量を発生源別（自動車、工場等^{※1}）に算定した。

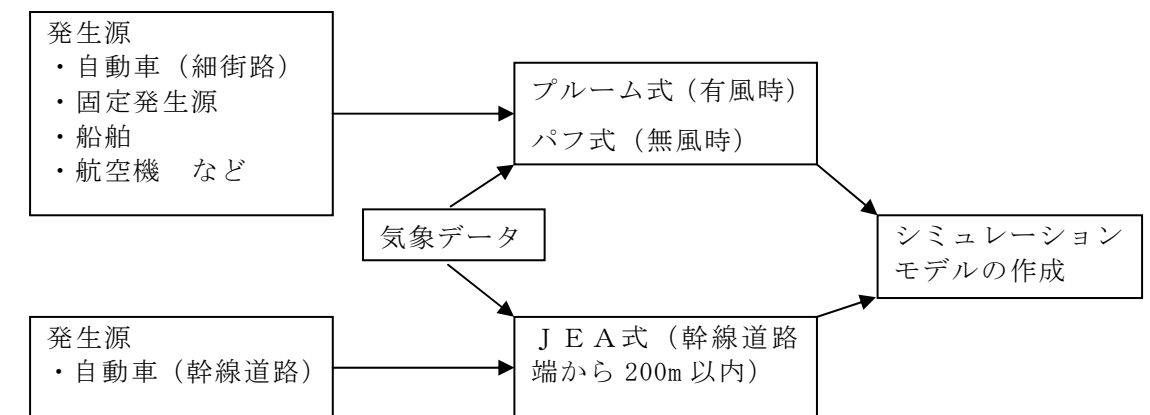
※1 工場等：工場、船舶、航空機、一般家庭、小型焼却炉など自動車以外の発生源

基準年度（21年度）におけるNO_x及びPMの排出量（単位：トン／年）

	自動車	工場等	合計
NO _x 排出量	28,654	53,078	81,732
PM排出量	1,026	4,022	5,048

イ シミュレーションモデルの整合性の確認

アで求めた排出量と基準年度の気象データをもとに、ブルーム式、パフ式等を用いて作成したシミュレーションモデルにより算定した大気汚染常時監視測定局（以下「測定局」という。）における大気環境濃度（計算値）と当該測定局の基準年度における実測値により、整合性の確認及び調整を行う。（2月中旬から下旬完了予定。）



② 目標年度におけるNO_x及びPMの単純将来排出量の算定及び大気環境濃度の予測

自動車については目標年度の道路ネットワークの状況や車の代替による効果を、工場については愛知県が実施した将来の使用予測に関するアンケート結果を、一般家庭については将来の世帯数の伸び等を用いて、目標年度における排出量（単純将来排出量）をそれぞれ算定する。

また、その結果及び①で作成したシミュレーションモデルを用いて、目標年度における測定局及び約30,000地点の信号交差点近傍^{※2}（以下「測定局等」という。）の大気環境濃度を予測する。（2月下旬から3月上旬完了予定。）

※2 基本方針の変更により、総量削減計画の目標が「対策地域における大気環境基準の確保」となったため、最も大気環境濃度が高くなると想定される幹線道路沿道の信号交差点近傍で大気環境濃度の予測を実施する。

③ 目標年度において大気環境基準を達成するための排出量の推計及び削減目標量案の設定

②の予測結果において、大気環境濃度が環境基準を超える測定局等があった場合は、当該測定局等に影響を及ぼすと思われる発生源からの排出量を削減するための方途を再検討する。これを全ての測定局等において環境基準を達成するまで繰り返し、その時の自動車からの排出量を削減目標量案とする。

なお、環境基準を超える測定局等がなかった場合には、②で算定した自動車からの単純将来排出量を削減目標量案とする。(3月上旬から中旬完了予定。)

④ 削減目標量の決定

③で設定した削減目標量案について協議会*3の意見を聴いた上で、削減目標量を決定する。(3月中旬から下旬完了予定)

*3 自動車NOx・PM法第10条に基づき総量削減計画に定められるべき事項について審議するために設置される協議会。協議会は、都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村、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。

①～④の進捗状況は以下のとおりである。

今年度、国が検討会において「排出量算定方法」を示したが、その決定が当初予定より約4か月遅れて11月となったため、本県の作業の一部が遅れることとなった。なお、本県は、削減目標量を平成23年度末までに決定する予定である。

作業手順毎の進捗状況

年月	H23. 6	～	12	H24. 1	2	3
①-ア 基準年度における自動車、工場等からの排出量算定						
①-イ ①の結果等を用いて作成したシミュレーションモデルの整合性の確認						
② 目標年度における自動車、工場等からの排出量算定及び大気環境濃度の予測						
③ 目標年度における大気環境基準を達成するための排出量の推計及び削減目標量案の設定						
④ ③の結果を用い削減目標量を決定						

修正後のスケジュール
 当初スケジュール(第1回幹事会時点)

(2) 目標達成のための方途

方途については、基本方針で示された自動車単体対策の強化、低公害車の普及等とともに、「あいち自動車環境戦略2020(仮称)」の施策と十分に整合を図る必要がある。現在、基本方針及び関係機関等からの自動車環境戦略に係る施策の取組状況の照会結果を踏まえ方途の内容を抽出している。

なお、方途を定めるにあたっては、国の中央環境審議会による「今後の自動車排出ガス低減対策について」の答申等、国の動きを十分に踏まえつつ検討を進める必要がある。

<計画達成のための方途の例>

1 自動車単体対策の強化等

- ディーゼル平成28年目標値の達成
- ポスト新長期規制適合車の早期普及の支援
- 不正軽油の取締り

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

- 「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づく流入車対策の実施
- 自動車NOx・PM法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施

3 低公害車の普及促進

- 低公害車等の普及支援
- 低公害車の技術開発等の推進
- 公用車への低公害車の率先導入

4 エコドライブの普及促進

- エコドライブ教育の実施
- 条例に基づくアイドリングストップの徹底

5 交通需要の調整・低減

- トラックの自営転換
- 海運・鉄道の積極的活用(モーダルシフト)の推進
- 物流地点の複合化及び高度化
- パーク・アンド・ライド駐車場の整備

6 交通流対策の推進

- 環状道路、バイパスの整備
- 立体交差事業等の推進
- 駐車違反車両の取締強化、啓発の実施
- 高度道路交通システム(ITS)等を活用した自動車交通流円滑化

7 局地汚染対策の推進

- 「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づく流入車対策の実施

8 普及啓発活動の推進

- 自動車排出ガスによる大気汚染の現状及び対策についての啓発活動の実施

3 計画改定スケジュールの変更について

(1) 変更事由

国における「削減目標量設定のために必要な排出量等算定方法の決定」が、当初より4か月遅れ平成23年11月となったため、これに伴い本県の計画改定スケジュールを変更する。

(2) 計画改定スケジュール（変更後）

年.月	環 境 省	愛 知 県	
		策定協議会	大気環境濃度等のシミュレーション
～23. 6	基本方針告示 (3/30) 削減計画検討会 (5/11)		業務委託 (6月)
23. 7～9	削減計画検討会 (7/26)		
23.10～12	削減計画検討会 (11/10)	第1回幹事会 (11/8) ・総量削減計画の進捗状況について ・総量削減計画の改定について	基準年度 (H21) における排出量の算定
24. 1～3		第2回幹事会 (1/27) ・計画策定の進捗状況 ・策定スケジュール変更	← 目標年度 (H32) における排出量 (単純将来) の算定 目標年度 (H32) における排出量の削減目標量の算定
24. 4～6		第3回幹事会 (6月上旬) ・計画 (案) ・環境基準を達成するための排出量の算定 ・削減目標量設定	←
24. 7～9		パブリックコメント (8月)	
24.10～12	公害対策会議 (12月)	策定協議会 (10月) ・計画案の確定 環境大臣への協議 計画策定、公告	