

埼玉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  
(素案)

埼 玉 県

# 目 次

## 埼玉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

<b>第 1 章</b>	<b>序説</b> .....	1
第 1 節	計画策定の趣旨.....	1
第 2 節	対策地域の範囲.....	1
<b>第 2 章</b>	<b>計画の目標及び計画達成の期間</b> .....	2
第 1 節	計画の目標.....	2
第 2 節	計画の期間.....	2
第 3 節	目標達成のための排出量.....	2
<b>第 3 章</b>	<b>対策地域の現状</b> .....	3
第 1 節	窒素酸化物及び粒子状物質の排出の状況.....	3
第 2 節	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況.....	4
第 3 節	道路・鉄道等の状況.....	10
第 4 節	自動車登録台数.....	10
第 5 節	低公害車の導入状況.....	11
第 6 節	県内の貨物輸送量等.....	11
第 7 節	県内の人員輸送量等.....	14
第 8 節	道路交通の状況等.....	16
<b>第 4 章</b>	<b>計画達成の方途</b> .....	17
第 1 節	自動車単体対策の強化等.....	17
第 2 節	車種規制の実施等.....	18
第 3 節	条例に基づく施策の推進等.....	19
第 4 節	低公害車の普及促進.....	21
第 5 節	エコドライブの普及促進.....	22
第 6 節	交通需要の調整・低減.....	22
第 7 節	交通流対策の推進.....	24
第 8 節	局地汚染対策の推進.....	27
第 9 節	普及啓発活動の推進.....	27
<b>第 5 章</b>	<b>その他重要事項</b> .....	29
第 1 節	地方公共団体間の連携.....	29
第 2 節	総量削減計画の進行管理.....	29
第 3 節	調査研究.....	29
第 4 節	地球温暖化対策との連携.....	29

### 参考資料

自動車NO <sub>x</sub> ・PM法の概要.....	31
自動車NO <sub>x</sub> ・PM法施行令の概要.....	33
自動車NO <sub>x</sub> ・PM法.....	36
基本方針.....	51



## 第2章 計画の目標及び計画達成の期間

### 第1節 計画の目標

#### 1 窒素酸化物

窒素酸化物対策地域において、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窒素酸化物の総量を削減させることにより、対策地域の二酸化窒素に係る大気環境基準を確保することを目標とする。

#### 2 粒子状物質

粒子状物質対策地域において、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粒子状物質の総量を削減させることにより、対策地域の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する。

### 第2節 計画の期間

令和9年3月31日までに対策地域全体において大気環境基準を確保する。

### 第3節 目標達成のための排出量

窒素酸化物及び粒子状物質について、表2-3-1の①に掲げる総量を③に掲げる総量まで削減させることを目途として、②に掲げる総量を④に掲げる総量まで削減させることにより、目標を達成する。

表2-3-1 現状年度及び目標年度における総量

総量の区分		窒素酸化物排出量 (トン/年)	粒子状物質排出量 (トン/年)
平成21年度 (基準年度*1)	①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総量	38,045	1,523
	②①のうちの自動車排出総量	20,821	573
令和2年度 (前回目標年度)	③対策地域全体において大気環境基準を達成するための事業活動等に伴って発生し大気中に排出される総量	26,637	1,329
	④③のうちの自動車排出総量	11,639	476
令和8年度 (最終目標年度)	③対策地域全体において大気環境基準を達成するための事業活動等に伴って発生し大気中に排出される総量	26,637	1,329
	④③のうちの自動車排出総量	11,639	476

\*1：前回計画の期間を延長するものであるため、基準年度及び目標値の変更はしていない。

### 第3章 対策地域の現状

#### 第1節 窒素酸化物及び粒子状物質の排出の状況

##### 1 窒素酸化物

窒素酸化物の発生源としては、自動車の排出量が多く、自動車のうちでも普通貨物車による排出量が多い状況にある。

平成21年度及び令和2年度(\*2)における対策地域内の発生源別窒素酸化物の排出状況及び車種別自動車排出状況は、次のとおりである。

\*2：令和2年度は前回計画時の目標年度である。

表3-1-1 発生源別窒素酸化物排出状況 (単位:トン/年)

発生源	自動車	工場・事業場	家庭等	合計
排出量(H21)	20,821	10,502	6,723	38,045
排出量(R2)	8,529	7,074	7,131	22,734

(環境省調べ)

表3-1-2 車種別自動車排出窒素酸化物排出状況 (単位:トン/年)

車種	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種(殊)
排出量(H21)	455	1,923	1,019	431	670	275	13,378	2,669
排出量(R2)	60.9	210.4	502.7	266.7	225.7	170.9	5,260	1,832

(環境省調べ)

##### 2 粒子状物質

粒子状物質の発生源としては、自動車と工場・事業場の排出量が多い状況にある。

平成21年度及び令和2年度(\*3)における対策地域内の発生源別粒子状物質の排出状況及び車種別自動車排出状況は、次のとおりである。

\*3：令和2年度は前回計画時の目標年度である。

表3-1-3 発生源別粒子状物質排出状況 (単位:トン/年)

発生源	自動車	工場・事業場	家庭等	合計
排出量(H21)	573	575	374	1,523
排出量(R2)	406	308	419	1,132

(環境省調べ)

表3-1-4 車種別自動車排出粒子状物質排出状況 (単位:トン/年)

車種	軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通貨物	特種(殊)
排出量(H21)	47	221	16	14	22	24	189	40
排出量(R2)	46	197	5	28	8	23	71	28

(環境省調べ)

## 第2節 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況

### 1 二酸化窒素に係る環境基準達成状況

平成19年度以降、全測定局で二酸化窒素に係る環境基準を達成している。

令和2年度の対策地域内の有効測定局（年間の測定時間が6,000時間以上）における環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局45局のうち45局(100%)で、自動車排出ガス測定局25局のうち25局(100%)で環境基準を達成している。

図3-2-1 二酸化窒素の環境基準達成状況

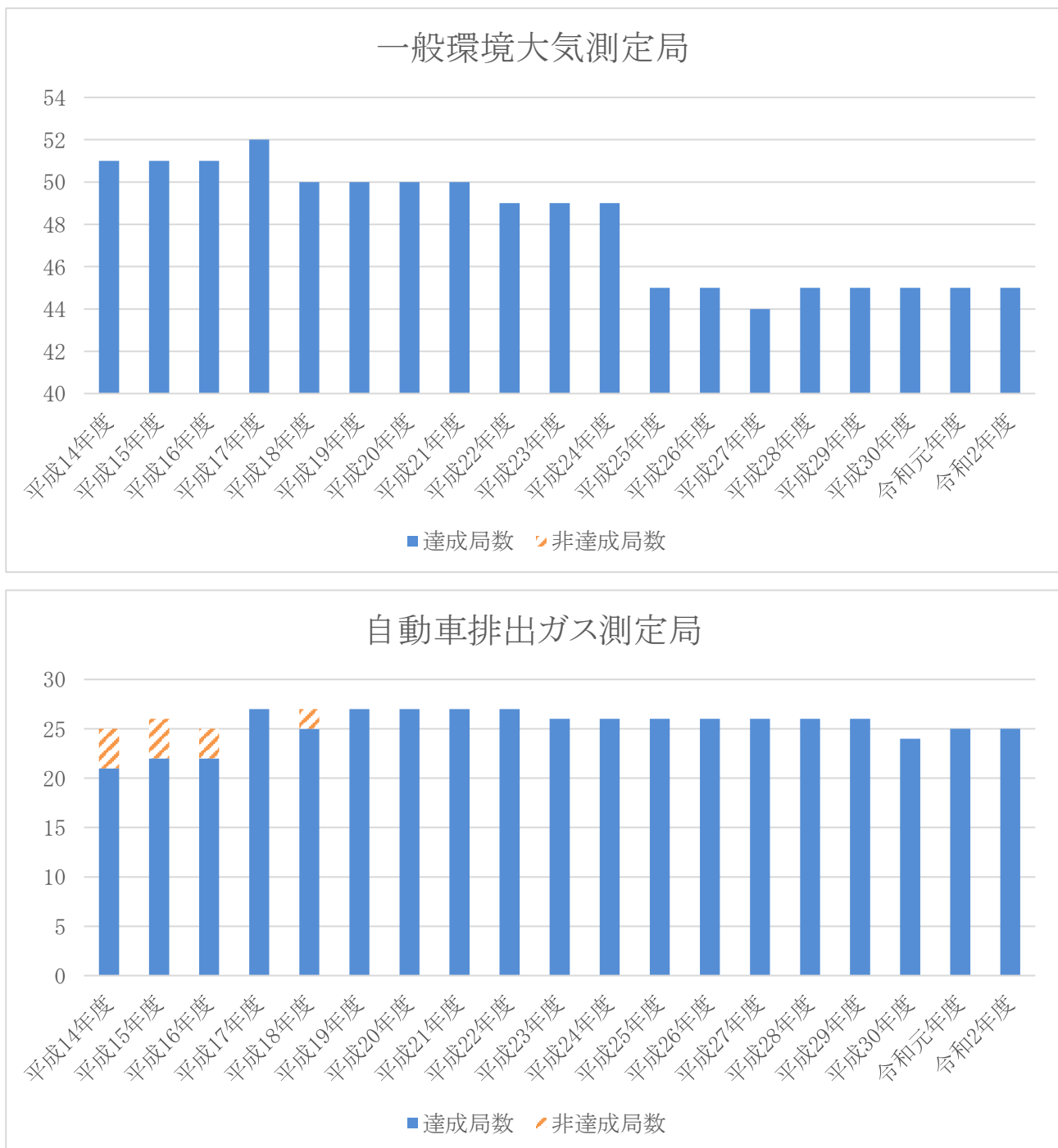


表 3 - 2 - 1 二酸化窒素の環境基準達成状況

		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	達成局数	51	51	51	52	50	50	50	50	49	49
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100.0	100	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
自動車排出 カス測定局	達成局数	21	22	22	27	25	27	27	27	27	26
	非達成局数	4	4	3	0	2	0	0	0	0	0
	達成率(%)	84.6	85.2	88.5	100.0	92.9	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
一般環境 大気測定局	達成局数	49	45	45	44	45	45	45	45	45
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
自動車排出 カス測定局	達成局数	26	26	26	26	26	26	24	25	25
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

## 2 二酸化窒素に係る汚染状況の推移

二酸化窒素濃度は、緩やかに減少している。

令和2年度の対策地域内の一般環境大気測定局における二酸化窒素濃度の日平均値年間98%値は0.027ppm、年平均値は0.011ppm、自動車排出ガス測定局の日平均値年間98%値は0.033ppm、年平均値は0.016ppmであった。

図3-2-2 二酸化窒素濃度の推移

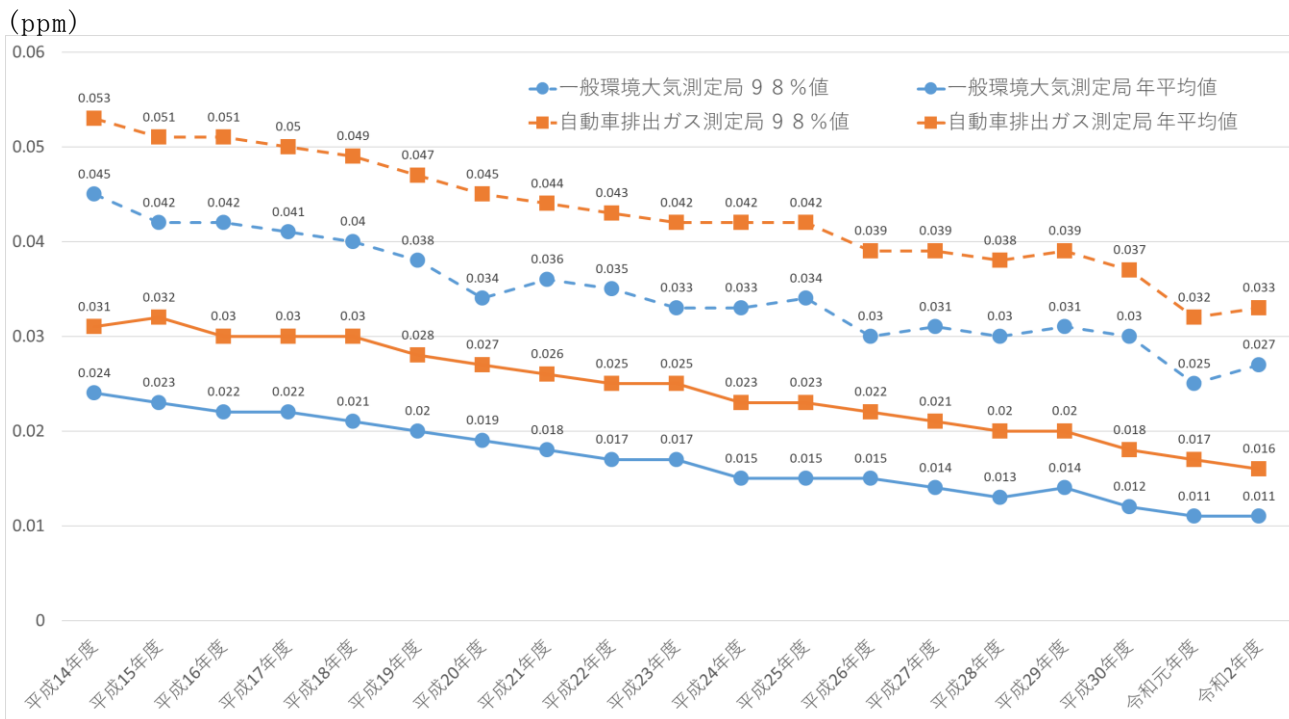


表3-2-2 二酸化窒素濃度の推移

(単位:ppm)

		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
一般環境大気測定局	98%値	0.045	0.042	0.042	0.041	0.040	0.038	0.034	0.036	0.035	0.033
	年平均値	0.024	0.023	0.022	0.022	0.021	0.020	0.019	0.018	0.017	0.017
自動車排出ガス測定局	98%値	0.053	0.051	0.051	0.050	0.049	0.047	0.045	0.044	0.043	0.042
	年平均値	0.031	0.032	0.030	0.030	0.030	0.028	0.027	0.026	0.025	0.025
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	
一般環境大気測定局	98%値	0.033	0.034	0.030	0.031	0.030	0.031	0.030	0.025	0.027	
	年平均値	0.015	0.015	0.015	0.014	0.013	0.014	0.012	0.011	0.011	
自動車排出ガス測定局	98%値	0.042	0.042	0.039	0.039	0.038	0.039	0.037	0.032	0.033	
	年平均値	0.023	0.023	0.022	0.021	0.020	0.020	0.018	0.017	0.016	

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

(注) 98%値：対策地域内の各測定局の日平均値のうち低い方から98%番目に相当する値を平均した値

年平均値：対策地域内の各測定局の日平均値の1年間の平均値を平均した値



### 3 浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況

平成15年度までの浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成率は非常に低い状況だったが、車種規制の強化などにより大幅に改善され、平成23年度は自動車排出ガス測定局1局で特異な気象要因によるものと思われる基準超過があったものの、おおむね環境基準を達成している。

令和2年度の対策地域内の有効測定局における環境基準の達成状況は、一般環境大気測定局では47局のうち47局(100%)、自動車排出ガス測定局では25局のうち25局(100%)で環境基準を達成している。

図3-2-3 浮遊粒子状物質の環境基準達成状況

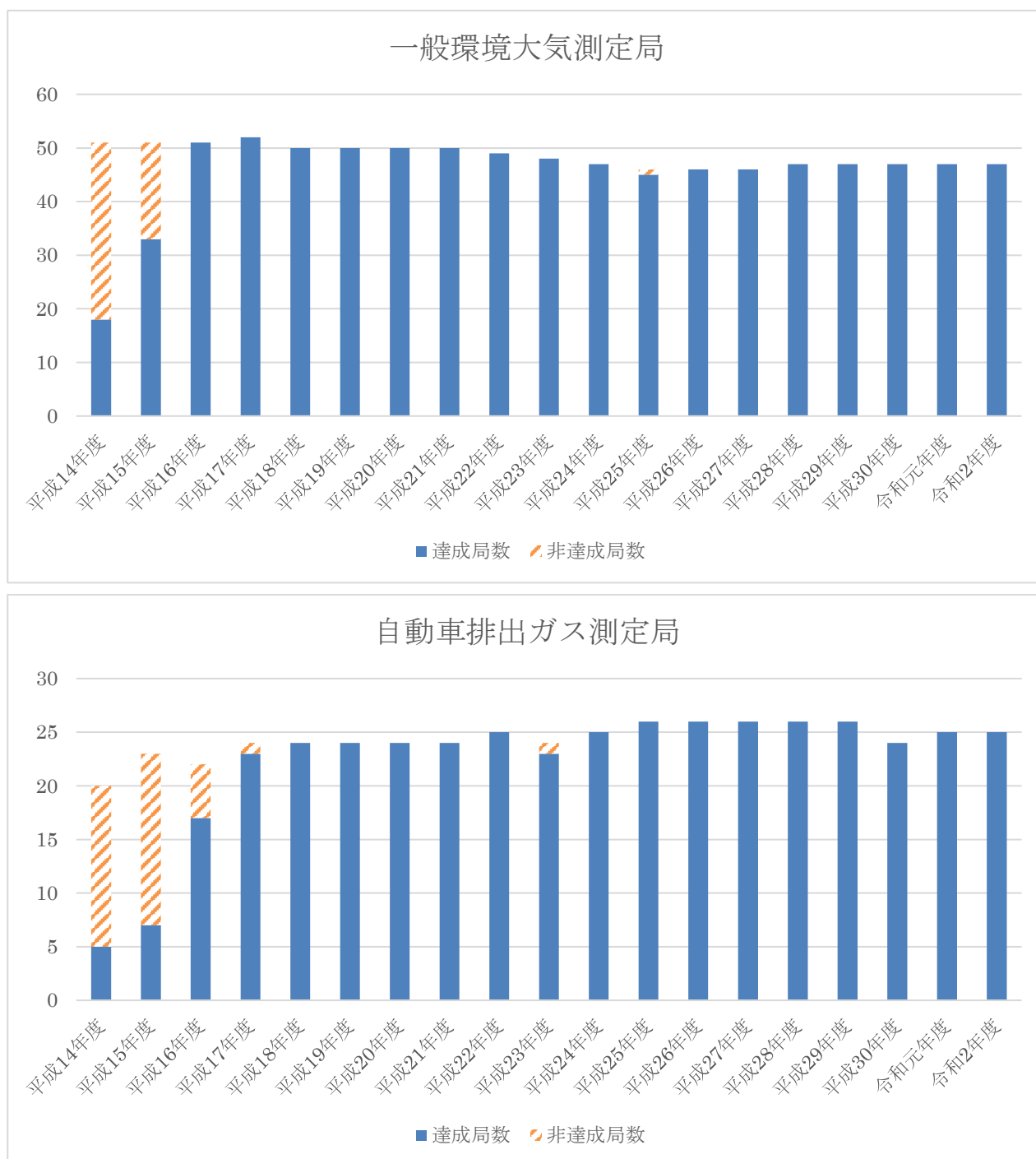


表 3 - 2 - 3 浮遊粒子状物質の環境基準達成状況

		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	達成局数	18	33	51	52	50	50	50	50	49	48
	非達成局数	33	18	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	39.0	69.5	100.0	100.0	100	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
自動車排出 カス測定局	達成局数	5	7	17	23	24	24	24	24	25	23
	非達成局数	15	16	5	1	0	0	0	0	0	1
	達成率(%)	25.0	30.4	77.3	95.8	100	100.0	100.0	100.0	100.0	95.8

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
一般環境 大気測定局	達成局数	47	45	46	46	47	47	47	47	47
	非達成局数	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100.0	98.2	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
自動車排出 カス測定局	達成局数	25	26	26	26	26	26	24	25	25
	非達成局数	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	達成率(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

#### 4 浮遊粒子状物質に係る汚染状況の推移

浮遊粒子状物質濃度は減少傾向で推移している。

令和2年度の対策地域内の一般環境大気測定局における浮遊粒子状物質濃度の日  
 平均値年間2%除外値は0.039 mg/m<sup>3</sup>、年平均値は0.015 mg/m<sup>3</sup>、自動車排出ガス測  
 定局の日平均値年間2%除外値は0.039 mg/m<sup>3</sup>、年平均値は0.015 mg/m<sup>3</sup>であった。

図3-2-4 浮遊粒子状物質濃度の推移

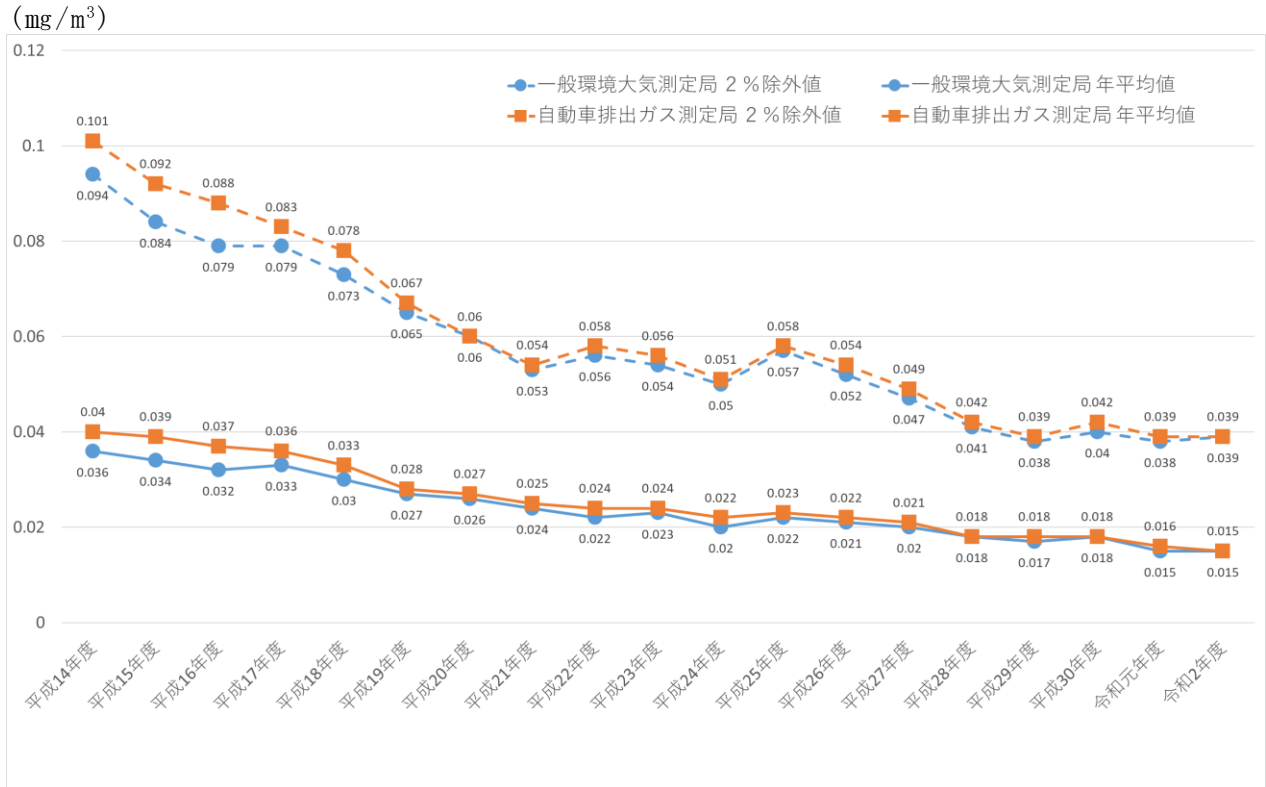


表3-2-4 浮遊粒子状物質濃度の推移

(単位: mg/m<sup>3</sup>)

		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
一般環境 大気測定局	2%除外値	0.094	0.084	0.079	0.079	0.073	0.065	0.060	0.053	0.056	0.054
	年平均値	0.036	0.034	0.032	0.033	0.030	0.027	0.026	0.024	0.022	0.023
自動車排出 ガス測定局	2%除外値	0.101	0.092	0.088	0.083	0.078	0.067	0.060	0.054	0.058	0.056
	年平均値	0.040	0.039	0.037	0.036	0.033	0.028	0.027	0.025	0.024	0.024
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	
一般環境 大気測定局	2%除外値	0.050	0.057	0.052	0.047	0.041	0.038	0.040	0.038	0.039	
	年平均値	0.020	0.022	0.021	0.020	0.018	0.017	0.018	0.015	0.015	
自動車排出 ガス測定局	2%除外値	0.051	0.058	0.054	0.049	0.042	0.039	0.042	0.039	0.039	
	年平均値	0.022	0.023	0.022	0.021	0.018	0.018	0.018	0.016	0.015	

(大気汚染常時監視測定結果報告書より埼玉県調べ)

(注) 2%除外値：対策地域内の各測定局の日平均値の高い方から2%の範囲にあるものを除外した日平均値のうちの最高値を平均した値

年平均値：対策地域内の各測定局の日平均値の1年間の平均値を平均した値

### 第3節 道路・鉄道等の状況

#### 1 道路

対策地域の主要道路は、東京を核として放射状に東北縦貫自動車道、関越自動車道、常磐自動車道の高速自動車国道、並びに首都高速川口線、高速6号三郷線、高速埼玉大宮線をはじめ、一般国道としては、4号、17号、122号、254号、299号、407号がある。また、これらと交差する東西方向には東京外かく環状道路及び首都圏中央連絡自動車道の県内区間が供用されているほか、首都高速埼玉新都心線があり、一般国道としては、16号、125号、140号、298号、462号、463号がある。

これらの幹線が基本的な骨格を形成し、これを補完する主要地方道、一般県道及び市町村道が有機的に結ばれて道路網が形成されている。

#### 2 鉄道

対策地域の鉄道は、東京を核とする放射方向の路線と環状方向の路線で構成される。前者には、JR東日本の東北新幹線、上越新幹線、秋田新幹線、山形新幹線、北海道新幹線、北陸新幹線、東北本線、高崎線、京浜東北線、埼京線、東武鉄道の伊勢崎線、日光線、東上線、西武鉄道の池袋線、新宿線、西武秩父線、東京地下鉄の有楽町線・副都心線、埼玉高速鉄道線、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）、埼玉新都市交通伊奈線（ニューシャトル）があり、後者には、JR東日本の武蔵野線、川越線、八高線、越生線、東武鉄道の野田線、秩父鉄道の秩父本線、西武鉄道の狭山線、山口線がある。

### 第4節 自動車登録台数

令和2年度末における対策地域内の自動車登録台数は、次のとおりである。

表3-4-1 自動車登録台数（対策地域内）（単位：台）

車種		保有台数	
軽乗用車、軽貨物車		1,228,620	指定自動車以外 計 3,209,962
乗用車	ディーゼル車以外	1,981,342	
	ディーゼル車	61,956	
バス		8,804	指定自動車 計 439,330
小型貨物車		167,560	
普通貨物車		128,459	
特種(殊)車		72,551	
合計		3,649,292	

(市区町村別自動車保有車両数、市区町村別軽自動車車両数。乗用車は県全体の保有台数割合から推計)

## 第5節 低公害車の導入状況

平成22年度末及び令和2年度末の県内の低公害車の導入状況は次のとおりである。

表3-5-1 低公害車の導入状況 (単位:台)

		車 種	H22	R2
低 公 害 車	電 動 車	電気自動車	205	5,707
		プラグインハイブリッド車	5	7,398
		燃料電池車	0	280
		ハイブリッド自動車	74,781	512,638
		メタノール自動車	1	1
		天然ガス自動車	1,831	629
		クリーンディーゼル自動車	—	—
		低燃費かつ低排出ガス認定車*4	1,223,325	—
		合 計	1,300,148	526,653

(軽自動車・自動二輪を除く／関東運輸局調べ)

※クリーンディーゼル自動車及びR2年度の低燃費かつ低排出ガス認定車の登録台数データなし

\*4：低燃費かつ低排出ガス認定車

「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」に基づく燃費基準(トップランナー基準)早期達成車で、かつ、「低排出ガス車認定実施要領」(平成12年3月13日告示)に基づく低排出ガス認定車。

## 第6節 県内の貨物輸送量等

### 1 自動車による貨物輸送状況等(「交通関係統計資料」による)

令和2年度の埼玉県における営業用自動車の輸送トン数は123,521千トン(全自動車輸送トン数中の59%)、自家用自動車の輸送トン数は84,741千トン(全自動車輸送トン数中の41%)である。

### 2 輸送手段ごとの輸送状況(「貨物地域流動調査」による)

#### (1) 自動車貨物流動状況

令和2年度の埼玉県における自動車による貨物の方向別流動量は、県内→県内109,789千トン(40.1%)、県内→県外75,526千トン(27.5%)、県外→県内88,735千トン(32.4%)である。

#### (2) 鉄道貨物流動状況

令和2年度の埼玉県における鉄道による貨物の方向別流動量は県内→県内3千トン(0.1%)、県内→県外823千トン(39.8%)、県外→県内1,244千トン(60.1%)である。

図 3-6-1 自動車貨物流動状況(割合)

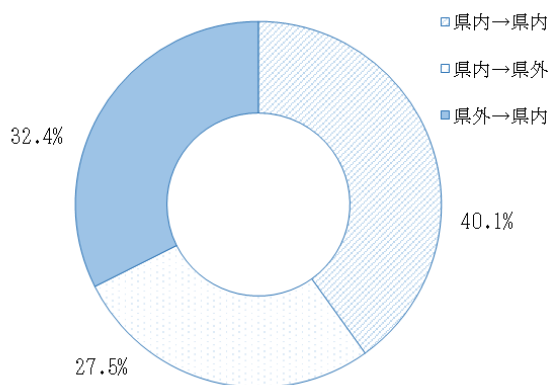


図 3-6-2 鉄道貨物流動状況(割合)

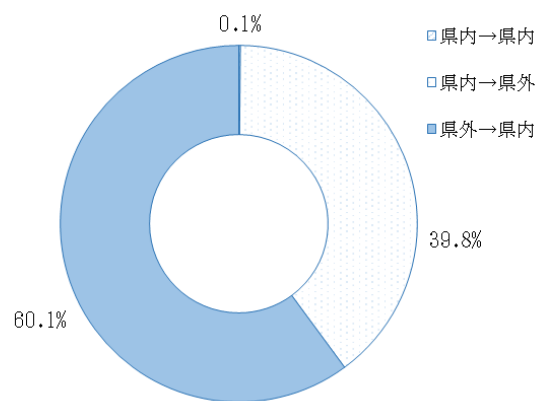


表 3-6-1 輸送手段ごとの貨物輸送量及び区分ごとの割合 (単位:千トン/年)

区 分	自動車		鉄 道		合 計	
	輸送量	区分ごとの割合 (%)	輸送量	区分ごとの割合 (%)	輸送量	区分ごとの割合 (%)
県内→県内	109,789	40.1	3	0.1	109,792	39.8
県内→県外	75,526	27.5	823	39.8	76,349	27.7
県外→県内	88,735	32.4	1,244	60.1	89,979	32.5
合 計	274,050	100.0	2,070	100.0	276,120	100.0

### 3 輸送手段ごとの構成比 (「貨物地域流動調査」による)

令和2年度の埼玉県における全貨物流動量の状況については、自動車 274,050 千トン(99.3%)、鉄道 2,070 千トン(0.7%)であり、県内→県内の貨物流動状況については自動車がほぼ 100.0%を占め、県内→県外の貨物流動状況については自動車 98.9%、鉄道 1.1%である。また、県外→県内の貨物流動状況については自動車 98.6%、鉄道 1.4%である。

なお、輸送割合をみると、年度にかかわらず貨物輸送量のほとんどを自動車が占めている。

図3-6-3 輸送機関ごとの貨物輸送量の推移

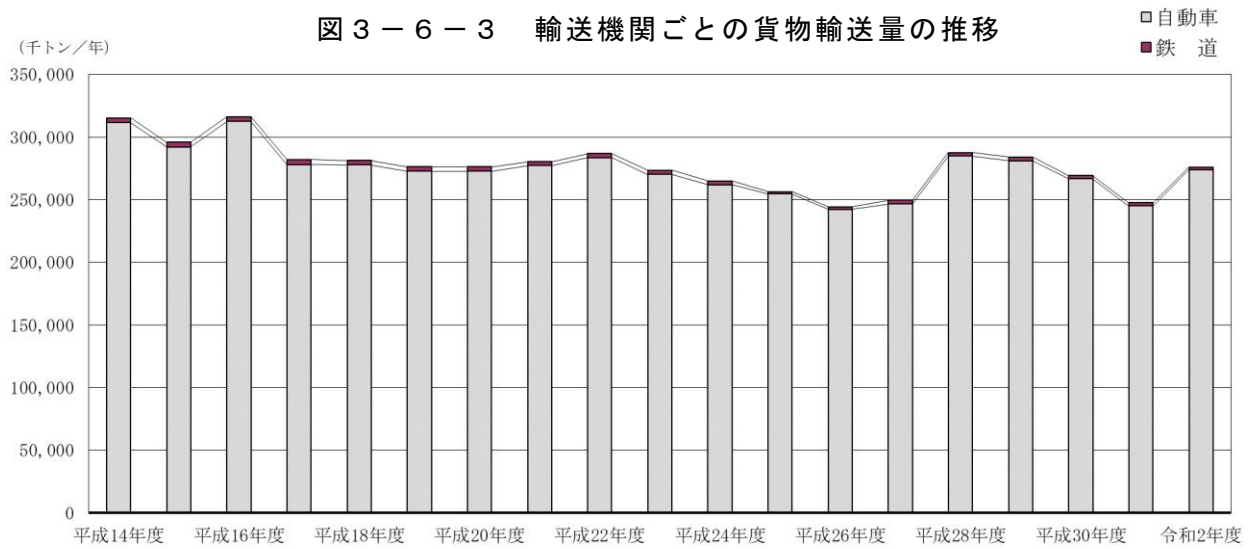


図3-6-4 輸送手段ごとの貨物流動状況(割合) 県内→県内

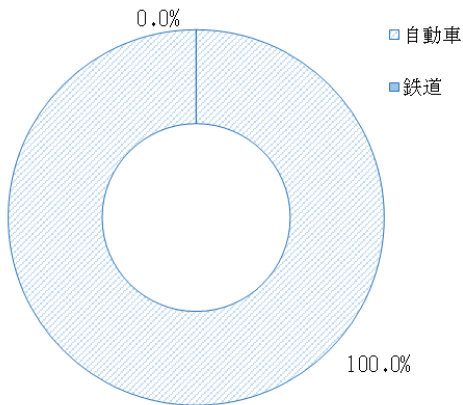


図3-6-5 輸送手段ごとの貨物流動状況(割合) 県内→県外

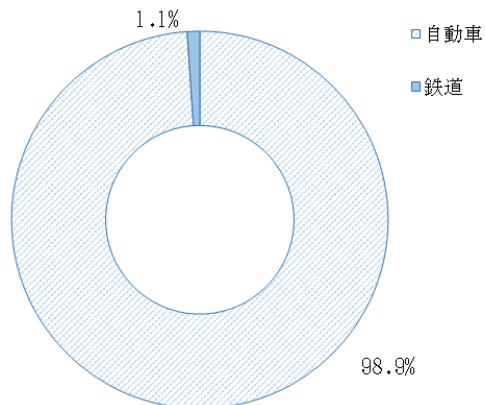


図3-6-6 輸送手段ごとの貨物流動状況(割合) 県外→県内

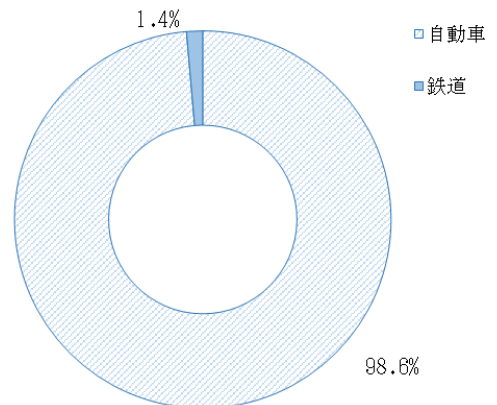


表 3-6-2 輸送手段ごとの貨物輸送量及び輸送手段割合

(単位:千ト/年)

区 分	自動車		鉄 道		合 計	
	輸送量	構成比 (%)	輸送量	構成比 (%)	輸送量	構成比 (%)
県内→県内	109,789	100.0	3	0.0	109,792	100.0
県内→県外	75,526	98.9	823	1.1	76,349	100.0
県外→県内	88,735	98.6	1,244	1.4	89,979	100.0
合 計	274,050	99.3	2,070	0.7	276,120	100.0

第 7 節 県内の人員輸送量等 (「旅客地域流動調査」による)

令和 2 年度の埼玉県における旅客輸送人員とその内訳は、表 3-7-1 のとおりである。

輸送機関別の構成比は、自動車が 13.7%で、鉄道が 86.3%を占めている。

県内→県外及び県外→県内の流動では、鉄道が 9 割以上を占めている。県内→県内の流動では自動車が 3 割弱を占めている。

なお、輸送人員の経年変化をみると、鉄道がほぼ横ばいで推移しているのに対し、自家用乗用車は平成 15 年度から 20 年度まで年々増加していたが、平成 21 年度に減少した。平成 21 年以後は、自動車(平成 22 年度より自家用自動車を除く)及び鉄道は横ばいで推移している。

表 3-7-1 輸送機関ごとの旅客数

(単位:千人/年)

区 分	自動車		鉄 道		その他		合 計	
	旅客数	割合(%)	旅客数	割合(%)	旅客数	割合(%)	旅客数	割合(%)
県内→県内	205,718	27.0	555,413	73.0	0	0.0	761,131	100
県内→県外	5,861	1.4	411,447	98.6	8	0.0	417,316	100
県外→県内	7,388	1.8	409,961	98.2	8	0.0	417,357	100
合 計	218,967	13.7	1,376,821	86.3	16	0.0	1,595,804	100

※自家用自動車は含まない。

図 3-7-1 輸送機関ごとの人員流動状況(割合) 県内→県内

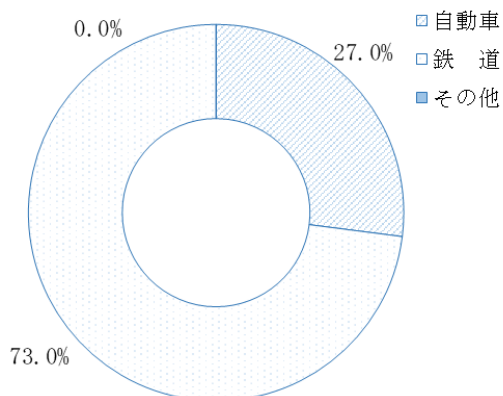




図3-7-2 輸送機関ごとの人員流動状況（割合） 県内→県外

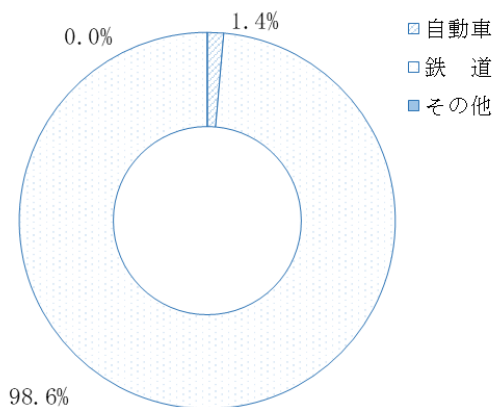


図3-7-3 輸送機関ごとの人員流動状況（割合） 県外→県内

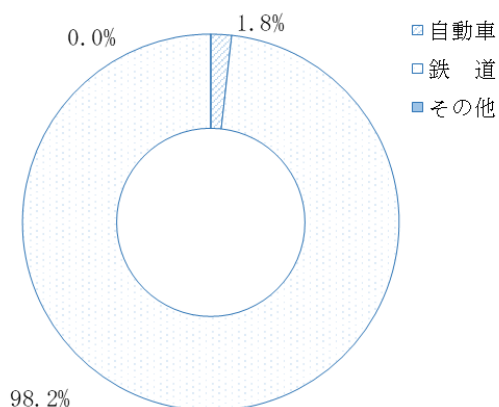
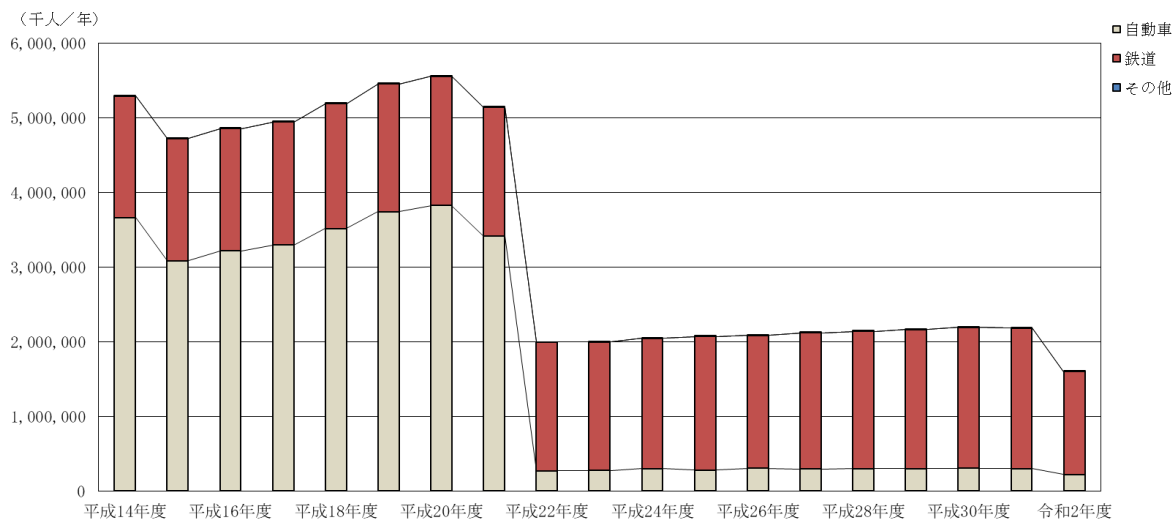


図3-7-4 輸送機関ごとの人員輸送量の推移



※平成22年度以降の自動車は自家用を含まない。

## 第 8 節 道路交通の状況等

平成 27 年度の主要路線及び県内全道路の混雑時平均旅行速度、当該路線の交通量観測地点における 12 時間交通量、24 時間交通量、大型車混入率を表 3-8-1 に示す。

表 3-8-1 主要路線における混雑時平均旅行速度等の状況

主要路線	混雑時平均 旅行速度* <sup>5</sup> (km/h)	交通量観測地点	交通量(台)		大型車混入率 (12時間) (%)
	平日		12時間	24時間	
東北自動車道	75.4	一般国道 122 号浦和第一 IC~一般国道 16 号岩槻 IC	63,293	95,066	31.0
関越自動車道	85.3	一般国道 16 号川越 IC~一般国道 468 号(圏央道)鶴ヶ島 JCT	68,700	94,660	23.9
高速 6 号三郷線	49.2	三郷 JCT~八潮出入口	52,724	83,286	26.4
高速川口線	49.9	新井宿出入口~安行出入口	57,098	86,239	28.1
一般国道 4 号	22.9	越谷市大間野町 5 丁目 10 番地先	28,526	43,702	20.1
一般国道 16 号	19.6	川越市新宿町 1 丁目 8 番地先	25,006	38,051	22.1
一般国道 17 号	19.7	さいたま市中央区円阿弥 7 丁目 7 番地 11 先	46,689	72,577	24.3
一般国道 463 号	22.5	新座市中野 1 丁目 1 番地先	36,337	53,415	27.7
主要地方道 さいたま栗橋線	26.7	北足立郡伊奈町栄 4 丁目 80	27,583	39,168	26.7
県全体* <sup>6</sup>	27.3				

(平成 27 年度道路交通センサスより作成)

\* 5 : 同一観測地点の平均値 (上下合計)

\* 6 : 全観測地点の平均値 (上下合計)

## 第4章 計画達成の方途

自動車単体規制及び車種規制\*<sup>7</sup>など自動車排出ガスの削減対策\*<sup>8</sup>により、第2章第3節に掲げるとおり、令和8年度において最終目標達成のために必要な自動車排出窒素酸化物の総量は11,639トン/年、及び自動車排出粒子状物質の総量は476トン/年になると推計される。

令和2年度の自動車排出窒素酸化物の総量は8,529トン/年、及び自動車排出粒子状物質の排出量の総量は406トン/年と推計されている。また、平成19年以降、大気汚染常時監視測定局での窒素酸化物及び粒子状浮遊物質の濃度は環境基準を達成している。

そのため、これまで実施してきた自動車排出ガスの削減対策を継続して実施していくことで計画の達成を継続するものとする。

なお、自動車以外の発生源対策についても、関係機関と連携を図り、窒素酸化物及び粒子状物質の排出低減対策を推進していく。

(注) 以下に示す各対策にあつては、計画達成の方途の実施主体を「国」、「地」（県、市町村）、「関係道路団体」（東日本高速道路(株)、首都高速道路(株)）及び「民」（民間事業者）として示す。

### \*7：自動車単体規制

自動車排出ガスによる大気汚染問題の解消に向けて、環境基準（人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準）達成のための規制に基づいた自動車の走行燃費向上や排出される汚染物質の量を削減させるための技術的な規制のこと。

### 車種規制

法の対策地域内で、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準を満たしていないトラック、バス等（ディーゼル車、ガソリン車、LPG車）及びディーゼル乗用車は、猶予期間（初度登録からの経過年数）経過後は登録ができなくなる規制のこと。対策地域内に使用の本拠の位置を有する使用過程車と新車について適用される。

### \*8：削減対策

自動車単体規制、車種規制、条例によるディーゼル車の運行規制及び低公害車の普及等。

## 第1節 自動車単体対策の強化等

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の量を直接的に低減するものとして、以下の対策を行う。

### 1 ディーゼル重量車の新たな目標値の早期達成等

平成17年の中央環境審議会の第八次答申に示されたポスト新長期規制が、車両総重量12トン超のディーゼル車は平成21年から、また、車両総重量3.5トンを超え12トン以下のディーゼル車は平成22年から適用された。

また、平成22年の中央環境審議会の第十次答申で、車両総重量3.5トンを超えるディーゼル重量車の新たな排出ガス許容限度目標値が平成28年末（トラクタは29年末まで、車両総重量7.5トン以下の小型自動車及び普通自動車は平成30年末）から適用された（国）。

## 〔新車ディーゼル重量車に対する排出ガス対策の概要〕

ポスト新長期規制

- ・ 21年規制 平成21年10月1日以降の新車から適用  
ディーゼル車（車両総重量3.5ト超12ト以下を除く）が対象
- ・ 22年規制 平成22年10月1日以降の新車から適用  
ディーゼル車（車両総重量3.5ト超12ト以下）が対象

2016年規制

- ・ 28年規制 平成28年10月1日以降の新車から順次適用  
ディーゼル車（車両重量が3.5ト超）が対象  
車両総重量7.5ト超（けん引自動車を除く）平成28年10月1日以降  
車両総重量7.5ト超けん引自動車 平成29年10月1日以降  
車両総重量3.5ト超7.5ト以下 平成30年10月1日以降  
車両総重量7.5ト超（けん引自動車を除く）平成29年9月1日以降  
車両総重量7.5ト超けん引自動車 平成30年9月1日以降  
車両総重量3.5ト超12ト以下 平成31年10月1日以降

### 2 車両検査・点検整備の徹底化対策

検査機器の更新等を通じて検査精度の向上を図り、車両検査体制を充実強化する（国）。

また、「マイカー点検教室」を実施し広く県民に対して点検整備の確実な実施についての啓発活動を行う（国、民）。

### 3 技術開発の推進

ディーゼル車の燃料改善、排出ガス低減技術の研究等、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の低減に関連する技術の研究開発等を推進するとともに、補助制度や融資制度により、その普及に努める（国、民）。

### 4 過積載車両・整備不良車両等の違反車両への対策

定期的に街頭検査を実施し、過積載車両、整備不良車両、不正改造車両を排除する（国、地）。

埼玉県過積載防止対策推進会議において決定した「埼玉県過積載防止総合対策」に基づき、公共工事発注者と連携した過積載防止対策を推進するとともに、各種広報啓発活動を推進する（地）。

また、過積載違反の指導取締りを行うとともに、過積載違反の下命及び容認、過積載要求行為等の背後責任の追及に努める。さらに、整備不良車両に対する指導取締りを強化する（国、地）。

## 第2節 車種規制の実施等

法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（以下「排出基準」という。）に適合した車への早期の転換を促進するために、以下の対策を行う。

車種規制の確実な実施を図るために、平成14年8月1日以降の車検時において、指定自動車に対して、排出基準への適合性、使用可能最終日等を自動車検査証に記載し、自動車使用者に周知を継続的に実施する（国）。

#### 〔車種規制の概要〕

##### 規制対象車

- ・普通トラック、小型トラック、大型バス、マイクロバス、特種自動車及びディーゼル乗用車のうち、対策地域内に使用の本拠の位置を置く車。

##### 排出基準

- ・窒素酸化物及び粒子状物質の最大限の排出抑制を図る観点から、ガソリン車への代替が可能な乗用車及びトラック、バス（3.5トン以下のクラス）については、当面ガソリン車への代替を図るべくガソリン車並の排出基準に、ガソリン車への代替が可能でないトラック、バス（3.5トン超のクラス）については、法施行時における最新のディーゼル車並の排出基準に設定する。
- ・排出基準非適合車は、平成14年10月1日以降、対策地域内で登録ができなくなる。なお、既に使用している車（使用過程車）については、その車種及び初度登録日（新車として登録された日）に応じて定められる猶予期間を越えると車検に通らなくなり、対策地域内では使用できなくなった。

排出基準適合車への早期の転換を促進するために、対策地域内における排出基準適合車への買い換えに当たっては、国や県による補助制度や融資制度などの支援措置等を講ずる（国、地）。

各事業者に対しては、事業者の判断の基準となるべき事項に基づいて、排出基準適合車への積極的な転換を指導し、併せて排出基準適合車への転換を促進する（国、地）。

国、県、市町村及び関係道路団体は、公用車等について排出基準適合車への代替を率先して行うよう努める（国、地、関係道路団体）。

対策地域内への流入車についても、排出基準適合車とするよう、関係団体等を通じて自動車使用者に促す。

また、公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努める（国、地）。

対策地域内に車両の使用の本拠である営業所があるにもかかわらず、規制逃れのための対策地域外に使用の本拠があるかのように偽装して自動車の登録を行う、いわゆる「車庫飛ばし」への対策・取締りを推進する（国、地）。

### 第3節 条例に基づく施策の推進等

埼玉県生活環境保全条例により自動車から排出される大気汚染物質の削減を図るとともに、埼玉県地球温暖化対策推進条例により大気汚染防止に影響がある地球温暖化対策を推進するものとして、以下の対策を実施する。

## 1 ディーゼル車の運行規制

トラックやバスなどのディーゼル車のうち、粒子状物質に係る県の排出基準を満たさないディーゼル車は、県内での運行が禁止される。この運行規制の確実な実施を図るため、自動車使用者や荷主に対して周知するとともに指導を行う。

なお、県外から流入するディーゼル車も規制の対象とする（地）。

### (1) 運行規制が適用されるディーゼル車

ア 貨物自動車（トラック、バンなど）

イ 乗合自動車（大型バス、マイクロバス）

ウ 特種用途自動車（乗用車をベースに改造したものは除く）

ただし、乗用車や知事が指定した粒子状物質減少装置（DPF等）を装着したディーゼル車は運行規制の適用が除外される。

### (2) 荷主等の義務

反復継続して貨物又は旅客の運送等を委託する者は、貨物又は旅客の運送等の委託を受ける事業者が規制を遵守するように、県の排出基準を満たす自動車を使用していることを確認するなど適切な措置を講じなければならない。

## 2 アイドリング・ストップの実施

駐停車時におけるアイドリング・ストップを行うよう、自動車、原動機付自転車等の運転者に対して指導を行う（地）。

また、自動車等の使用者に対しても、運転者がアイドリング・ストップを行うよう、適切な措置を講ずるよう指導する（地）。

さらに、収容能力が20台又は面積が500㎡以上の自動車駐車場等の設置者及び管理者に対し、看板の設置などにより、アイドリング・ストップの実施を駐車場の利用者に周知するよう指導する（地）。

## 3 燃料に関する規制

次に示す燃料は、自動車、大型・小型特殊自動車の燃料として、県内において使用、販売することを禁止し、指導を行う（地）。

ア 重油

イ 重油を混和した燃料

ウ 日本産業規格に定める軽油以外の軽油

## 4 自動車公害監察員による指導

自動車公害監察員を配置し、事業所への立入検査や路上検査による違反車両や重油混和燃料の取締り等を実施する（地）。

## 5 低燃費車<sup>\*9</sup>の導入義務

県内で200台以上の自動車を使用する事業者に対し、令和7年3月31日までに、低燃費車の台数を40%以上とすることを義務付けていることから、関係事業

者に対して周知・指導を徹底して行う（地）。

\*9：低燃費車

低燃費車とは温室効果ガスを排出しない、又は当該ガスの排出量が相当程度少ない自動車として知事が告示で定めた自動車のこと（平成22年埼玉県告示第485号。最終改正令和2年3月31日）

#### 第4節 低公害車の普及促進

国のグリーン成長戦略\*10（令和2年12月策定）等に基づき、乗用車は2035年までに、新車販売で電動車\*11100%を実現など、電動化目標を設定し、支援を行うことで、一層の普及を推進する（国、地）。

併せて電気自動車、プラグインハイブリッド自動車及び燃料電池車で新たに必要となるインフラ施設の整備拡充のための各種支援措置等を講ずる（国）。

公用車について、特殊な用途に供する自動車を除き、電動車の積極的な導入を図る（国、地）。

\*10：グリーン成長戦略

2050年カーボンニュートラルに向け、14の重要分野ごとに、高い目標を掲げた上で、「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策。

\*11：電動車

電気自動車（EV）、ハイブリッド自動車（HV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）及び燃料電池車（FCV）。

#### 低公害車の普及策

##### ・公的部門による率先導入

県が新たに導入する公用車は、原則として電動車とし、電動車によりがたい場合は、環境性能がより高い自動車を導入する。

##### ・民需への本格的普及支援

電気自動車等の導入促進（車両導入支援措置の拡充、税制・金融支援の活用）、燃料等供給インフラの整備（重点地域に対する優先的支援、税制・金融支援の活用）を図る。

##### ・物流業者におけるグリーン経営\*12の推進

グリーン経営の普及及びISO14001の認証、エコアクション21認証制度\*13、グリーン経営認証制度\*14への支援を図る。

\*12：グリーン経営

環境負荷の少ない事業運営のこと。

\*13：エコアクション21認証制度

全ての事業者が、環境への取り組みを効果的、効率的に行うことを目的に、環境省が定めるガイドラインに基づいて一定のレベル以上の取り組みを行っている者に対して認証・登録を行い、環境改善の努

力を客観的に証明し公表することにより、取組み意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷の低減につなげていくための制度。

\*14：グリーン経営認証制度

トラック、バス、ハイヤー、タクシー運送事業等におけるグリーン経営について、認証機関が定めるグリーン経営推進マニュアルに基づいて一定のレベル以上の取り組みを行っている事業者に対して認証・登録を行い、事業者の環境改善の努力を客観的に証明し公表することにより、取組み意欲の向上を図り、運輸業界における環境負荷の低減につなげていくための制度。

・その他の施策

産業界における電動車を含む低公害車導入への積極的な取組、次世代低公害車の開発、安全基準の策定、性能評価手法、燃料性状等の標準化等、現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発などの技術開発を促進する（国）。

なお、県内の事業所で200台以上の自動車を使用する事業者には、埼玉県地球温暖化対策推進条例により令和7年3月31日までに、低燃費車の台数を40%以上とすることを義務づけ、関係事業者に対して周知・指導を徹底するなど、より一層の自動車からの排出ガス、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図る（地）。（一部再掲）

表4-4-1 低公害車の区分

車 種	
低 公 害 車	電 気 自 動 車
	プラグインハイブリッド車
	燃料電池車
	ハイブリッド自動車
	メタノール自動車
	天然ガス自動車
	クリーンディーゼル自動車
	低燃費かつ低排出ガス認定車

**第5節 エコドライブの普及促進**

適正運転（以下「エコドライブ」という。）の普及のため、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、エコドライブ講習会等のイベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動を行う（国、地、民）。

**第6節 交通需要の調整・低減**

貨物自動車等の交通需要の調整・低減及び公共交通機関の積極的な活用による自家用乗用車の利用抑制を行い、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を削減するものとして、以下の対策を行う。



## 1 貨物自動車の効率的運行促進対策

総合物流施策大綱（令和3年6月閣議決定）を踏まえて、関係機関と連携し各種施策を総合的に推進する（国）。

## 2 鉄道利用輸送促進対策

物資輸送に関連して、国内貨物輸送の大部分をトラック輸送に依存している中で、輸送効率が優れ、環境負荷がより少ない鉄道及び海運への転換「モーダルシフト<sup>\*15</sup>」の推進や、共同輸配送などについて促進を図る（国）。

また、平成28年4月の交通政策審議会で答申された埼玉高速鉄道線や東京12号線、東京8号線の延伸等並びに既設鉄道路線の輸送力増強、利便性向上などを促進することにより、鉄道利用の増加を図り、自家用自動車利用の抑制を推進する（地、民）。

\*15：モーダルシフト

トラックによる貨物輸送への偏向を、鉄道、船舶等による輸送に転換するなど、輸送のモード(方式)を切り換えること。二酸化炭素の排出を抑制するとともに、自動車公害、特に窒素酸化物による大気汚染や騒音を防止し、道路の混雑と渋滞による物流機能のまひを解消しようというねらいがある。

## 3 物流拠点の整備促進対策等

物流総合効率化法（平成17年10月施行）に基づき、より効率的な物流システムの構築のための物流拠点の整備を推進する。

また、貨物自動車の効率的な運行等を啓発するほか、車両の無公害化を図るなどの環境配慮を進める。

さらには、青果物等の流通について、青果物等の流通標準化ガイドラインに基づくパレットの規格の標準化など物流の効率化を進める（国、地、民）。

## 4 バス輸送増強対策

バス路線の利便性、快適性の向上やバリアフリー化を図るため、事業者の実施するノンステップバスの導入事業に対する経費の一部を補助することにより乗合バスの利用促進を図り、自家用自動車利用から公共交通機関利用への転換を促進する（国、地、民）。

また、公共交通機関であるバス路線の確保、充実を図るため、バス運行費について補助を行う。（地）

## 5 都市内交通円滑化対策

鉄道や道路などの交通基盤整備と平行して、自動車の効率的利用の促進、公共交通機関の利用促進、自転車利用の促進などの交通需要マネジメント<sup>\*16</sup>を推進する（国、地、民）。

交通需要マネジメント施策を普及させるため、市町村職員及び一般市民を対象とした研修会を開催するとともに、市町村、民間事業者等関係機関と連携し、モビリティ・マネジメント<sup>\*17</sup>のモデル事業を実施する（国、地、民）。

自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送手段の転換（自営転換）を推進する（民）。

サードパーティーロジスティクス\*18の活用により、貨物の輸送効率の向上を図る（民）。

\*16：交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）

自動車から公共交通機関への利用転換や徒歩、自転車の利用促進などの「交通手段の変更」、共同集配送等による「自動車の効率的な利用」、時差通勤・通学による「時間の変更」などにより交通需要の調整を行うこと。

\*17：モビリティ・マネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

\*18：サードパーティーロジスティクス

事業者に代わって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供すること。

## 第7節 交通流対策の推進

交通の分散や道路機能の分化を図るとともに、交通の流れの円滑化を促進することにより、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を削減するとともに、沿道環境の改善及び保全に配慮した各種の対策を行う。

なお、主な対策については、次のとおりである。

### 1 幹線道路網整備推進対策

首都圏を環状に結ぶ東京外郭環状道路、首都圏中央連絡自動車道など広域幹線道路の建設を推進する（国、関係道路団体）。

表4-7-1 幹線道路整備計画

路線名	事業区間	事業延長	事業期間
首都圏中央連絡自動車道	入間市大字木蓮寺～ 幸手市大字木立	58.4 km	昭和60年度～
一般国道17号(新大宮上尾道路(与野～上尾南))	さいたま市中央区円阿弥六丁目～ 上尾市堤崎	8.0 km	令和6年度～
	さいたま市中央区円阿弥一丁目～ 中央区円阿弥六丁目		平成29年度～

(埼玉県調べ)

### 2 幹線道路のバイパス建設推進対策

都市内における大型車を中心とした通過交通の排除や適切な誘導を図るため、バイパス道路の建設を推進する（国、地）。

表 4-7-2 幹線道路バイパス整備計画

路線名	事業区間	事業延長	事業期間
一般国道4号(東埼玉道路)	吉川市川藤～春日部市水角	8.7 km	平成20年度～
一般国道17号(上尾道路)	さいたま市西区宮前町 ～鴻巣市箕田	20.1 km	平成2年度～
一般国道17号(本庄道路)	深谷市岡～上里町勅使河原	12.6 km	平成15年度～
一般国道254号 (和光富士見バイパス)	和光市新倉～富士見市下南畑	6.9 km	昭和59年度～
一般国道299号 (飯能日高バイパス)	日高市台～飯能市飯能	1.5 km	平成18年度～
一般国道407号 (鶴ヶ島日高バイパス)	鶴ヶ島市高倉～日高市森戸新田	2.8 km	平成21年度～
一般国道125号 (栗橋大利根バイパス)	久喜市佐間～加須市北大桑	3.9 km	平成19年度～
主要地方道さいたま菖蒲線	上尾市原市～上尾市平塚	0.9 km	平成18年度～
主要地方道練馬所沢線	所沢市下安松	0.4 km	平成3年度～
主要地方道飯能寄居線	日高市新堀～日高市北平沢	2.7 km	平成7年度～
一般県道加須幸手線	加須市大桑～久喜市八甫	2.4 km	平成8年度～
都市計画道路川越北環状線	川越市小室～川越市寺山	1.8 km	平成13年度～
都市計画道路飯能所沢線	所沢市松が丘～所沢市山口	1.9 km	平成8年度～
都市計画道路三郷流山線	三郷市彦糸～吉川市道庭	1.0 km	平成19年度～
都市計画道路越谷吉川線	越谷市大成町～吉川市吉川	1.0 km	平成16年度～

(埼玉県調べ)

### 3 現道拡幅・線形改良推進対策

渋滞や走行速度の低下をきたしている幹線道路においては、車線数の増設、道路の拡幅、道路線形の改良等を進める(国、地)。

表 4-7-3 拡幅計画

路線名	事業区間	事業延長	事業期間	事業内容
一般国道17号 (与野大宮道路)	さいたま市中央区下落合～中 中央区上落合	1.5 km	平成6年度～	4車線化
一般国道125号 (行田バイパス)	羽生市須影～行田市小見	6.1 km	平成20年度～	4車線化

(埼玉県調べ)

### 4 立体交差化推進対策

幹線道路において、著しい渋滞をきたしている交差点の立体交差化を進める。

また、踏切遮断による交通渋滞が著しい幹線道路等の渋滞解消を図るための立体交差化を進める(国、地)。

表 4 - 7 - 4 交差点立体交差化

路線名	事業区間	事業延長	事業期間	事業内容
都市計画道路三谷橋大間線	鴻巣市 (JR高崎線)	0.6 km	平成12年度～	交差点 1 か所
主要地方道羽生外野栗橋線	羽生市 (東武伊勢崎線)	1.9 km	平成元年度～	交差点 1 か所
主要地方道東松山桶川線	北本市 (JR高崎線)	0.7 km	平成20年度～	交差点 1 か所
一般県道岩殿観音南戸守線	東松山市 (東武東上線)	2.0 km	昭和63年度～	交差点 1 か所
都市計画道路大場大枝線	春日部市 (東武伊勢崎線)	1.0 km	平成17年度～	交差点 1 か所

(埼玉県調べ)

## 5 交差点改良推進対策

渋滞を解消し、円滑な交通を確保するため、右・左折専用車線の設置等の交差点改良を行う(国、地)。

## 6 ETCの導入

料金所渋滞対策として、ノンストップ自動料金支払いシステム(E T C \*19)を導入し、その普及促進を図る(関係道路団体)。

\*19: ノンストップ自動料金支払いシステム(E T C : Electronic Toll Collection System)

料金所ゲートに設置したアンテナと、車両に装着した車載器との間で無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行い、料金所をノンストップで通行することができるシステム。

## 7 総合的な駐車対策

違法駐車による渋滞等の交通障害が集中する地域について、違法駐車排除活動を強化し、特に悪質・危険性、迷惑性の高い違法駐車車両の指導取締りを強化し、駐車監視員活動ガイドライン内での放置駐車に対する巡回活動を徹底する(地)。

また、行政と民間の適正な役割分担のもとに、駐車場の整備を促進するほか、駐車場への誘導・案内システム等の更なる整備拡大を図り、既存駐車場の有効利用を図る(地)。

### 〔関連事業概要〕

- 駐車場案内システムの整備拡大
- ・さいたま新都心駐車場案内システム
  - ・大宮都心駐車場案内システム

## 8 自転車道、歩道等の整備及び交通需要マネジメントの推進

徒歩や自転車の利用促進のために、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車通行

空間、歩道、横断歩道橋及び駐輪場等の整備を進めるとともに、時差通勤などの交通需要マネジメントについても推進する（国、地、民）。

## 9 道路工事等の平準化対策

道路工事等が特定の時期に集中することで発生する交通渋滞を避けるために、道路工事調整会議の開催、工事抑制区間の設定、道路のむやみな掘り返しの防止、年末・年度末等一般交通が輻輳する期間の工事抑制等により、工事の平準化等を図り、円滑な道路交通を確保する（国、地）。

また、高速道路における舗装工事等については、適切な工事時間帯の選定、短期集中工事の実施による工事の実施、積極的な広報の展開による道路利用者への周知を十分に行う（関係道路団体）。

## 10 交通管制システムの高度化

光ビーコン\*<sup>20</sup>、交通情報板及び交通調査用テレビカメラ等を整備し、交通管制センターのコンピュータシステムにより、道路交通を有機的・一元的に管理する新交通管理システム（UTMS）を推進し、渋滞の緩和、自動車交通総量の削減を図る（国、地）。

\*20：光ビーコン

近赤外線を使用して、走行車両の感知機能及び近赤外線車載通信機を搭載した車両との間での双方向通信機能を持つ路側端末

## 第8節 局地汚染対策の推進

交差点における自動車排出ガス環境濃度調査等の実施により、汚染実態の把握に努めるとともに、局地的な汚染のメカニズム等についての調査研究を実施し、地域の実情に応じた効果的な施策を進める（地）。

## 第9節 普及啓発活動の推進

事業者及び県民が法に規定された責務について十分理解を深めるとともに、窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染の防止について、協力を促すために、以下の対策を行う。

### 1 自動車使用自粛協力要請対策

事業者に対して、車両の有効利用の促進、モーダルシフトの推進、情報化の推進、物流施設の高度化・拠点の整備等による貨物自動車等の使用自粛について協力を働きかけるとともに、県民に対しても公共交通機関や自転車利用によるマイカー使用の自粛を呼びかけるなど、自動車の使用・利用の抑制を柱とする自動車交通量対策を、県内市町村との緊密な連携のもとに推進する（地）。

### 2 啓発推進対策

大気汚染防止推進月間の催し等を通じて大気汚染問題についての普及啓発を行う

(国、地)。

事業者に対しては、事業者の判断の基準となるべき事項についての周知徹底等を行う(国、地)。

自動車による大気汚染問題についての県民の意識等の把握に努めるとともに、自動車による大気汚染問題の実態とその防止対策への協力について広く県民に呼びかける(地)。

環境教育等の推進によって環境保全思想の啓発を図り県民・事業者の自動車による大気汚染に対する自発的な防止行動の積極的な展開を促進する(地)。

交通安全運動を通じて、大気汚染問題につながる無謀運転や迷惑運転などの防止を呼びかける(地)。

電動車の試乗体験の実施、電気自動車やプラグインハイブリッド車の特性の周知等、電動車の魅力を発信し県全域への普及拡大を図る(国、地、民)。

エコドライブについては、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、エコドライブ講習会等のイベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動を推進する(国、地、民)。(再掲)

「マイカー点検教室」を実施し点検整備の確実な実施についての啓発活動を行う(国、民)。(再掲)

## 第5章 その他重要事項

第4章に示した各種施策に基づいて計画の達成を図るに当たり、以下に示す事項にも留意しつつ、より実効性のある窒素酸化物及び粒子状物質削減対策の推進を図る。

### 第1節 地方公共団体間の連携

窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染は、発生源となる自動車の地域間移動や汚染物質の移流などにより、広域的な問題となっている。そのため、対策地域間の連携を確保し、相互の十分な調整を図りつつ、計画の達成に努める（地）。

### 第2節 総量削減計画の進行管理

総量削減計画の達成のための各種施策について、各種調査資料等を必要に応じ相互提供するなど関係各機関と緊密な連携を図りつつ、施策の実施状況の把握等の進行管理を行うとともに、必要に応じその後の施策のあり方を見直す。また、総量削減計画の進行管理については、その結果を公表する（国、地）。

### 第3節 調査研究

大気汚染の状況を的確に把握するため、環境の変化に対応して自動車排出ガス測定局の整備、充実を図るなど、大気の常時監視測定体制の整備を進めるとともに、発生源である自動車について、的確な対策を講ずるため、国等の測定結果の活用など実態の把握に努める（地）。

また、対策地域内の自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進める（地）。

### 第4節 地球温暖化対策との連携

次世代自動車を含む低公害車の普及促進やエコドライブの普及促進、交通需要の調整・低減などの施策は、これらの施策が自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を防止するための施策であると同時に、地球温暖化対策の推進にも資するものであるという視点を持ち、推進する（国、地、民）。

## 参 考 资 料



# 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（自動車NO<sub>x</sub>・PM法）の概要

## 1 背景

大都市地域を中心とする窒素酸化物による大気汚染については、工場等の固定発生源や自動車排出ガスに対する規制に加え、自動車NO<sub>x</sub>法（平成4年）に基づいて特別の排出基準を定めての規制（車種規制）をはじめとする施策を実施してきたが、自動車の交通量の増大等により、対策の目標とした二酸化窒素に係る大気環境基準をおおむね達成することはできなかった。

一方、浮遊粒子状物質による大気汚染も厳しい状況にあり、とりわけ近年、ディーゼル車から排出される粒子状物質については、発がん性のおそれを含む国民の健康への悪影響が懸念されている。このため、窒素酸化物に対する従来の施策を更に強化するとともに、自動車交通に起因する粒子状物質の削減を図るために新たに施策を講ずることが強く求められていた。

## 2 法律の概要

こうした背景を受けて、平成13年12月から自動車NO<sub>x</sub>法の改正法である自動車NO<sub>x</sub>・PM法が施行された。また、平成20年1月から局地汚染対策を推進するため一部改正が行われた。その内容は、次のとおりである。

### （1）対策を行う対象物質

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減を図るため、総量削減基本方針及び総量削減計画の作成、車種規制等により、対策を推進する。

### （2）対策地域

自動車の交通が集中している地域で、大気汚染防止法による措置のみでは二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保が困難な地域を対策地域に指定（地域の指定は政令事項）。

### （3）自動車排出ガス対策

ア 窒素酸化物及び粒子状物質について車種規制を導入

イ 車種規制の実施（政省令事項）

ウ 事業者に対する措置

（ア） 自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質を抑制するための取組に関し、総量削減基本方針に事業者の判断基準に関する基本的事項を規定する。

（イ） 基本方針に基づき、事業所管大臣による事業者の判断基準を策定する（環境大臣に対し協議）。

（ウ） 一定規模以上の事業者に対する自動車使用管理計画の作成、都道府県知事への提出を義務付ける。

（エ） 都道府県知事による事業者の指導、助言等を実施する。

### （4）局地汚染対策

ア 重点対策地区の指定

都道府県知事は、対策地域内で大気汚染が特に著しく、当該地区の実情に応じた局地汚染対策を計画的に実施する必要がある地区を、重点対策地区として対策地域内に設定。

イ 重点対策計画の策定

都道府県知事は、指定した重点対策地区に関する重点対策計画を策定し、当該重点対策地区における自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止を図るための局地汚染対策を重点的に実施。

## 自動車NOx・PM法施行令の概要

### 1 窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域の指定

自動車NOx・PM法による車種規制、事業者排出抑制対策が適用される窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下「対策地域」という。）は、中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス総合対策のあり方について」（平成12年12月19日）で示されたところに従い、国により指定された。

#### ア 窒素酸化物対策地域

原則として、走行量密度、自動車保有台数密度及び窒素酸化物排出量密度がいずれも全国平均の3～4倍を超える地域とする。

##### 【考え方】

走行量密度、自動車保有台数密度及び窒素酸化物排出量密度が全国平均の3～4倍を超える地域で、二酸化窒素に係る環境基準を超過するおそれがある地域がほぼ捕捉されることによる。

#### イ 粒子状物質対策地域

原則として、走行量密度、自動車保有台数密度及び粒子状物質排出量密度がいずれも全国平均の3～4倍を超える地域とする。

##### 【考え方】

走行量密度、自動車保有台数密度及び粒子状物質排出量密度が全国平均の3～4倍を超える地域で、浮遊粒子状物質に係る環境基準を超過するおそれがある地域がほぼ捕捉されることによる。

(注) 走行量密度：1平方キロメートル当たりの走行量

自動車保有台数密度：1平方キロメートル当たりの自動車保有台数

窒素酸化物排出量密度：1平方キロメートル当たりの自動車から排出される窒素酸化物の排出総量

粒子状物質排出量密度：1平方キロメートル当たりの自動車から排出される粒子状物質の排出総量

#### ウ 対策地域

##### <首都圏>

##### ○埼玉県

さいたま市、川越市、熊谷市（旧江南町、旧妻沼町を除く）、川口市、行田市、所沢市、加須市（旧北川辺町、旧大利根町を除く）、本庄市（旧児玉町を除く）、東松山市、春日部市、狭山市、羽生市、鴻巣市、深谷市、上尾市、草加市、越谷市、蕨市、戸田市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、北本市、八潮市、富士見市、ふじみ野市、三郷市、蓮田市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、日高市、吉川市、白岡市、北足立郡伊奈町、入間郡三芳町、比企郡川島町、同郡吉見町、児玉郡上里町、南埼玉郡宮代町及び北葛飾郡杉戸町、同郡松伏町の区域

## ○千葉県

千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、習志野市、柏市、市原市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市、四街道市、白井市

## ○東京都

特別区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、羽村市、あきる野市、西東京市、西多摩郡瑞穂町及び同郡日の出町の区域

## ○神奈川県

横浜市、川崎市、横須賀市、平塚市、鎌倉市、藤沢市、小田原市、茅ヶ崎市、逗子市、相模原市（旧藤野町を除く）、三浦市、秦野市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、三浦郡、高座郡、中郡、足柄上郡中井町、同郡大井町及び愛甲郡愛川町の区域

## <愛知・三重圏>

### ○愛知県

名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、瀬戸市、半田市、春日井市、豊川市、津島市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、蒲郡市、犬山市、常滑市、江南市、小牧市、稲沢市（旧祖父江町を除く）、東海市、大府市、知多市、知立市、尾張旭市、高浜市、岩倉市、豊明市、日進市、愛知郡、西春日井郡、丹羽郡、愛西市（旧立田村、旧八開村を除く）、弥富市、みよし市、あま市、海部郡大治町、同郡蟹江町、同郡飛島村、知多郡阿久比町、同郡東浦町、同郡武豊町及び額田郡幸田町の区域

### ○三重県

四日市市、桑名市（旧多度町を除く）、鈴鹿市、桑名郡長島町、同郡木曾岬町、三重郡朝日町及び同郡川越町の区域

## <大阪・兵庫圏>

### ○大阪府

大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、泉大津市、高槻市、貝塚市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、泉佐野市、富田林市、寝屋川市、河内長野市、松原市、大東市、和泉市、箕面市、柏原市、羽曳野市、門真市、摂津市、高石市、藤井寺市、東大阪市、泉南市、四條畷市、交野市、大阪狭山市、阪南市、三島郡、泉北郡、泉南郡熊取町及び同郡田尻町

### ○兵庫県

神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、加古川市、宝塚市、高砂市、川西市、加古郡播磨町及び揖保郡太子町の区域

## **2 窒素酸化物総量削減計画の作成の指針の改定**

窒素酸化物総量削減計画は、令和9年3月までに二酸化窒素の大気環境基準が確保されるよう、定めることと規定する。

## **3 粒子状物質総量削減計画の作成の指針の策定**

粒子状物質総量削減計画は、令和9年3月までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより浮遊粒子状物質の大気環境基準が確保されるよう、定めることと規定する。

## **4 自動車使用管理計画が義務付けられる事業者の要件の策定**

自動車使用管理計画の提出等が義務付けられる事業者の要件を、普通貨物自動車、小型貨物自動車、大型バス、マイクロバス、乗用車、特種自動車を30台以上使用する事業者とする。

## **5 車種規制の対象となる自動車の指定、車種規制の経過措置等の策定**

車種規制の対象となる自動車に、普通貨物自動車、小型貨物自動車、大型バス、マイクロバス、ディーゼル乗用車、特種自動車と指定するとともに車種規制の経過措置を規定する。

## 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)

#### (目的)

**第一条** この法律は、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質による大気の汚染の状況にかんがみ、その汚染の防止に関して国、地方公共団体、事業者及び国民の果たすべき責務を明らかにするとともに、その汚染が著しい特定の地域について、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に関する基本方針及び計画を策定し、当該地域内に使用の本拠の位置を有する一定の自動車につき窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準を定め、並びに事業活動に伴い自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の排出の抑制のための所要の措置を講ずること等により、大気汚染防止法（昭和四十三年法律第九十七号）による措置等と相まって、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質による大気の汚染に係る環境基準の確保を図り、もって国民の健康を保護するとともに生活環境を保全することを目的とする。

#### (定義)

**第二条** この法律において「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）をいう。

**2** この法律において「自動車排出窒素酸化物」とは、自動車の運行に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物をいう。

**3** この法律において「自動車排出粒子状物質」とは、自動車の運行に伴って発生し、大気中に排出される粒子状物質をいう。

#### (国及び地方公共団体の責務)

**第三条** 国は、自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）による大気の汚染の防止に関する基本的かつ総合的な施策（自動車排出窒素酸化物等に係る大気汚染防止法第三章、第四章及び第五章の規定による措置を含む。）を策定し、及び実施するとともに、地方公共団体が実施する自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止に関する施策を推進するために必要な助言その他の措置を講ずるように努めなければならない。

**2** 地方公共団体は、当該地域の自然的、社会的条件に応じた自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止に関する施策の実施に努めなければならない。

#### (事業者の責務)

**第四条** 事業者は、その事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な措置を講ずるように努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止に関する施策に協力しなければならない。

**2** 自動車の製造又は販売（以下この項において「製造等」という。）を業とする者は、当該自動車の製造等に際して、その製造等に係る自動車を使用されることにより排出される自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止に資するように努めなければならない。

#### (国民の責務)

**第五条** 国民は、自動車を運転し、若しくは使用し、又は交通機関を利用するに当たっては、自動車排出窒素酸化物等の排出が抑制されるように努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止に関する施策に協力しなければならない。

## 第二章 自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する基本方針及び計画

### (窒素酸化物総量削減基本方針)

**第六条** 国は、自動車の交通が集中している地域で、大気汚染防止法第三条第一項若しくは第三項若しくは第四条第一項の排出基準又は同法第五条の二第一項若しくは第三項の総量規制基準及び同法第十九条の規定による措置のみによっては環境基本法（平成五年法律第九十一号）第十六条第一項の規定による大気の汚染に係る環境上の条件についての基準（二酸化窒素に係るものに限る。次条第二項第三号において「二酸化窒素に係る大気環境基準」という。）の確保が困難であると認められる地域として政令で定める地域（以下「窒素酸化物対策地域」という。）について、自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する基本方針（以下「窒素酸化物総量削減基本方針」という。）を定めるものとする。

**2** 窒素酸化物総量削減基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

**一** 窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する目標

**二** 次条第一項の窒素酸化物総量削減計画の策定、第十五条第一項の窒素酸化物重点対策地区の指定、第三十一条第一項の判断の基準となるべき事項の策定その他窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減のための施策に関する基本的な事項

**三** 前二号に掲げるもののほか、窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関する重要な事項

**3** 都道府県は、その区域のうちに第一項の政令で定める地域の要件に該当し、又は該当しなくなつたと認められる一定の地域があるときは、同項の地域を定める政令の制定又は改廃の立案について、環境大臣に対し、その旨の申出をすることができる。

**4** 環境大臣は、第一項の地域を定める政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

**5** 環境大臣は、窒素酸化物総量削減基本方針の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

**6** 環境大臣は、窒素酸化物総量削減基本方針の案を作成しようとするときは、あらかじめ、第二項第二号に規定する施策に関する事務を所掌する大臣と協議するとともに、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

**7** 環境大臣は、第五項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、窒素酸化物総量削減基本方針を関係都道府県知事に通知するものとする。

**8** 前三項の規定は、窒素酸化物総量削減基本方針の変更について準用する。

### (窒素酸化物総量削減計画)

**第七条** 都道府県知事は、窒素酸化物対策地域にあつては、窒素酸化物総量削減基本方針に基づき、当該窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に関し実施すべき施策に関する計画（以下「窒素酸化物総量削減計画」という。）を定めなければならない。

**2** 窒素酸化物総量削減計画は、当該窒素酸化物対策地域について、第一号に掲げる総量を第三号に掲げる総量までに削減させることを目途として、第一号に掲

げる総量に占める第二号に掲げる総量の割合、自動車の交通量及びその見通し、自動車排出窒素酸化物及び自動車以外の窒素酸化物の発生源における窒素酸化物の排出状況の推移等を勘案し、政令で定めるところにより、第四号及び第五号に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 当該窒素酸化物対策地域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窒素酸化物の総量
  - 二 当該窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量
  - 三 当該窒素酸化物対策地域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窒素酸化物について、二酸化窒素に係る大気環境基準に照らし環境省令で定めるところにより算定される総量
  - 四 第二号に掲げる総量についての削減目標量（中間目標としての削減目標量を定める場合にあつては、その削減目標量を含む。）
  - 五 計画の達成の期間及び方途
- 3 都道府県知事は、窒素酸化物総量削減計画を定めようとするときは、第十条第一項に規定する協議会の意見を聴くとともに、環境大臣に協議しなければならない。
  - 4 環境大臣は、前項の協議を受けたときは、公害対策会議の意見を聴かなければならない。
  - 5 都道府県知事は、窒素酸化物総量削減計画を定めたときは、第二項各号に掲げる事項を公告しなければならない。
  - 6 前三項の規定は、窒素酸化物総量削減計画の変更（第十六条第一項の窒素酸化物重点対策計画を策定し、又は変更する場合を含む。）について準用する。

#### （粒子状物質総量削減基本方針）

**第八条** 国は、自動車の交通が集中している地域で、大気汚染防止法第三条第一項若しくは第三項若しくは第四条第一項の排出基準又は同法第五条の二第一項若しくは第三項の総量規制基準、同法第十八条の三の基準、同法第十八条の五の敷地境界基準、同法第十八条の十四の作業基準及び同法第十九条の規定による措置並びにスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律（平成二年法律第五十五号）第五条第一項の規定による指定のみによっては環境基本法第十六条第一項の規定による大気の汚染に係る環境上の条件についての基準（浮遊粒子状物質に係るものに限る。次条第二項第三号において「浮遊粒子状物質に係る大気環境基準」という。）の確保が困難であると認められる地域として政令で定める地域（以下「粒子状物質対策地域」という。）について、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「粒子状物質総量削減基本方針」という。）を定めるものとする。

- 2 粒子状物質総量削減基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。
  - 一 粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する目標
  - 二 次条第一項の粒子状物質総量削減計画の策定、第十七条第一項の粒子状物質重点対策地区の指定、第三十一条第一項の判断の基準となるべき事項の策定その他粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量の削減のための施策に関する基本的な事項
  - 三 前二号に掲げるもののほか、粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する重要な事項



3 第六条第三項の規定は都道府県の区域のうちに第一項の政令で定める地域の要件に該当し、又は該当しなくなつたと認められる一定の地域がある場合について、同条第四項の規定は第一項の地域を定める政令について、同条第五項から第七項までの規定は粒子状物質総量削減基本方針の策定及び変更について準用する。

#### (粒子状物質総量削減計画)

第九条 都道府県知事は、粒子状物質対策地域にあっては、粒子状物質総量削減基本方針に基づき、当該粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量の削減に関し実施すべき施策に関する計画（以下「粒子状物質総量削減計画」という。）を定めなければならない。

2 粒子状物質総量削減計画は、当該粒子状物質対策地域について、第一号に掲げる総量を第三号に掲げる総量までに削減させることを目途として、第一号に掲げる総量に占める第二号に掲げる総量の割合、自動車の交通量及びその見通し、自動車排出粒子状物質及び自動車以外の粒子状物質の発生源における粒子状物質の排出状況並びに原因物質（粒子状物質以外の物質で浮遊粒子状物質の生成の原因となるものをいう。第一号及び第三号において同じ。）の排出状況の推移等を勘案し、政令で定めるところにより、第四号及び第五号に掲げる事項を定めるものとする。

一 当該粒子状物質対策地域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粒子状物質及び原因物質の総量（原因物質については、環境省令で定めるところにより粒子状物質に換算した総量）

二 当該粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量

三 当該粒子状物質対策地域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粒子状物質及び原因物質について、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準に照らし環境省令で定めるところにより算定される総量（原因物質については、環境省令で定めるところにより粒子状物質に換算した総量）

四 第二号に掲げる総量についての削減目標量（中間目標としての削減目標量を定める場合にあつては、その削減目標量を含む。）

五 計画の達成の期間及び方途

3 第七条第三項から第五項までの規定は、粒子状物質総量削減計画の策定及び変更（第十八条第一項の粒子状物質重点対策計画を策定し、又は変更する場合を含む。）について準用する。

#### (協議会)

第十条 第六条第一項又は第八条第一項の規定により窒素酸化物対策地域又は粒子状物質対策地域が定められたときは、当該窒素酸化物対策地域又は粒子状物質対策地域をその区域の全部又は一部とする都道府県に、窒素酸化物総量削減計画又は粒子状物質総量削減計画に定められるべき事項について調査審議するため、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く。

2 前項に定めるもののほか、同項の協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

#### (窒素酸化物総量削減計画等の達成の推進)

第十一条 国及び地方公共団体は、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達成に必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

### 第三章 自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する特別の措置

## 第一節 窒素酸化物排出自動車等に関する措置

### (窒素酸化物排出基準等)

**第十二条** 環境大臣は、自動車の種類、排出状況（窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域における自動車排出窒素酸化物等の排出状況をいう。第三十三条において同じ。）等を勘案し、環境省令で、窒素酸化物排出自動車（その運行に伴って排出される自動車排出窒素酸化物が窒素酸化物対策地域における大気の汚染の主要な原因となるものとして政令で定める自動車であって、窒素酸化物対策地域内に使用の本拠の位置を有するものをいう。次項及び同条において同じ。）にあっては窒素酸化物の排出量に関する基準（以下「窒素酸化物排出基準」という。）を、粒子状物質排出自動車（その運行に伴って排出される自動車排出粒子状物質が粒子状物質対策地域における大気の汚染の主要な原因となるものとして政令で定める自動車であって、粒子状物質対策地域内に使用の本拠の位置を有するものをいう。同項及び同条において同じ。）にあっては粒子状物質の排出量に関する基準（以下「粒子状物質排出基準」という。）を定めなければならない。

2 窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準は、窒素酸化物排出自動車又は粒子状物質排出自動車の一定の条件における運行に伴って発生し、大気中に排出される自動車排出窒素酸化物又は自動車排出粒子状物質の量について、窒素酸化物排出自動車又は粒子状物質排出自動車の車両総重量（道路運送車両法第四十条第三号に掲げる車両総重量をいう。）につき環境省令で定める区分ごとに定める許容限度とする。

3 環境大臣は、窒素酸化物排出基準又は粒子状物質排出基準を定めようとするときは、窒素酸化物対策地域又は粒子状物質対策地域をその区域の全部又は一部とする都道府県の意見を聴かなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

### (経過措置)

**第十三条** 前条第一項の窒素酸化物対策地域における大気の汚染の主要な原因となるものとして政令で定める自動車（以下この項において「指定自動車」という。）であって一の地域が窒素酸化物対策地域となった際現にその地域内に使用の本拠の位置を有するものを現に使用する者又は一の自動車が指定自動車となった際現に窒素酸化物対策地域内に使用の本拠の位置を有するその自動車を現に使用する者が、当該自動車を引き続き窒素酸化物対策地域内に使用の本拠を置いて使用する場合における当該自動車については、自動車の種別及び車齢（自動車が初めて道路運送車両法第四条の規定により運行の用に供することができることとなった日から一の地域が窒素酸化物対策地域となった日又は一の自動車が指定自動車となった日までの期間をいう。）について政令で定める区分に応じ政令で定める期間が経過する日までの間は、窒素酸化物排出基準は、適用しない。

2 環境大臣は、前項の区分又は期間を定める政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、関係都道府県の意見を聴かなければならない。

3 第一項の規定は、前条第一項の粒子状物質対策地域における大気の汚染の主要な原因となるものとして政令で定める自動車について準用する。この場合において、第一項中「窒素酸化物対策地域」とあるのは「粒子状物質対策地域」と、「窒素酸化物排出基準」とあるのは「粒子状物質排出基準」と読み替えるものとする。

4 第二項の規定は、前項において準用する第一項の区分又は期間を定める政令について準用する。

### (窒素酸化物排出基準等に係る道路運送車両法 に基づく命令)

**第十四条** 国土交通大臣は、自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止を図るため、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準が確保されるように考慮して、道路運送車両法 に基づく命令を定めなければならない。

## **第二節 窒素酸化物重点対策地区等に関する措置**

### **(窒素酸化物重点対策地区)**

**第十五条** 都道府県知事は、窒素酸化物対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量の削減に資するため、窒素酸化物総量削減基本方針に基づき、自動車排出窒素酸化物による大気の汚染が窒素酸化物対策地域内の他の地区に比較して特に著しい地区であって、当該地区の実情に応じた自動車排出窒素酸化物による大気の汚染の防止を図るための対策（以下「窒素酸化物重点対策」という。）を計画的に実施することが特に必要であると認める地区を、窒素酸化物重点対策地区として当該窒素酸化物対策地域内に指定することができる。

2 都道府県知事は、窒素酸化物重点対策地区を指定しようとするときは、関係市町村長（特別区の区長を含む。）の意見を聴くとともに、都道府県公安委員会及び関係道路管理者に協議しなければならない。

3 都道府県知事は、窒素酸化物重点対策地区を指定したときは、その旨を公表するとともに、当該窒素酸化物重点対策地区をその区域に含む市町村（特別区を含む。）の長に通知しなければならない。

4 前二項の規定は、窒素酸化物重点対策地区の指定の解除及びその区域の変更について準用する。

### **(窒素酸化物重点対策計画)**

**第十六条** 都道府県知事は、前条第一項の規定により窒素酸化物重点対策地区を指定したときは、窒素酸化物総量削減計画において、当該窒素酸化物重点対策地区に関する窒素酸化物重点対策を実施するための計画（以下「窒素酸化物重点対策計画」という。）を定めなければならない。

2 窒素酸化物重点対策計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 窒素酸化物重点対策の実施に関する目標

二 窒素酸化物重点対策地区における自動車排出窒素酸化物による大気の汚染を防止するための具体的方策

三 窒素酸化物重点対策地区内に自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途に供する建物の設置をする者が配慮すべき事項

### **(粒子状物質重点対策地区)**

**第十七条** 都道府県知事は、粒子状物質対策地域における自動車排出粒子状物質の総量の削減に資するため、粒子状物質総量削減基本方針に基づき、自動車排出粒子状物質による大気の汚染が粒子状物質対策地域内の他の地区に比較して特に著しい地区であって、当該地区の実情に応じた自動車排出粒子状物質による大気の汚染の防止を図るための対策（以下「粒子状物質重点対策」という。）を計画的に実施することが特に必要であると認める地区を、粒子状物質重点対策地区として当該粒子状物質対策地域内に指定することができる。

2 第十五条第二項及び第三項の規定は、粒子状物質重点対策地区の指定及び指定の解除並びにその区域の変更について準用する。

### **(粒子状物質重点対策計画)**

**第十八条** 都道府県知事は、前条第一項の規定により粒子状物質重点対策地区を指定したときは、粒子状物質総量削減計画において、当該粒子状物質重点対策地区に関する粒子状物質重点対策を実施するための計画（以下「粒子状物質重点対策計画」という。）を定めなければならない。

2 粒子状物質重点対策計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 粒子状物質重点対策の実施に関する目標

二 粒子状物質重点対策地区における自動車排出粒子状物質による大気の汚染を防止するための具体的方策

三 粒子状物質重点対策地区内に自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途に供する建物の設置をする者が配慮すべき事項

(住民の理解を深める等のための措置)

**第十九条** 都道府県は、広報活動等を通じて、窒素酸化物重点対策計画及び粒子状物質重点対策計画の意義に関する窒素酸化物重点対策地区内及び粒子状物質重点対策地区内の住民の理解を深めるとともに、窒素酸化物重点対策計画及び粒子状物質重点対策計画の実施に関する窒素酸化物重点対策地区内及び粒子状物質重点対策地区内の住民の協力を求めるよう努めなければならない。

(特定建物の新設に関する届出等)

**第二十条** 窒素酸化物重点対策地区内又は粒子状物質重点対策地区内において、劇場、ホテル、事務所その他の自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途で政令で定めるもの（以下「特定用途」という。）に供する部分のある建物で特定用途に供する部分（以下「特定部分」という。）の延べ面積が当該窒素酸化物重点対策地区内又は粒子状物質重点対策地区内の道路及び自動車交通の状況を勘案して都道府県の条例で定める規模以上のもの（大規模小売店舗立地法（平成十年法律第九十一号）第二条第二項に規定する大規模小売店舗を除く。以下「特定建物」という。）の新設（建物の延べ面積を変更し、又は既存の建物の全部若しくは一部の用途を変更することにより特定部分の延べ面積が当該規模以上となる場合を含む。以下同じ。）をする者（特定用途以外の用途に供し又は供させるためその建物の一部の新設をする者があるときはその者を除くものとし、特定用途に供し又は供させるためその建物の一部を新設する者又は設置している者があるときはその者を含む。以下同じ。）は、環境省令で定めるところにより、次に掲げる事項を都道府県知事に届け出なければならない。

一 特定建物の名称及び所在地

二 特定建物を設置する者及び当該特定建物において事業を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては代表者の氏名

三 特定建物の新設をする日

四 特定建物の用途

五 特定建物の特定部分の延べ面積の合計

六 特定建物の自動車の駐車のための施設の配置に関する事項であって、環境省令で定めるもの

七 特定建物の特定用途に係る事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等について、環境省令で定めるところにより算定される総量の予測

八 特定建物の特定用途に係る事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための配慮事項

2 前項の規定による届出には、環境省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

3 第一項の規定による届出をした者は、当該届出の日から起算して八月を経過した後でなければ、当該届出に係る特定建物の新設をしてはならない。

(経過措置)

**第二十一条** 一の地区が窒素酸化物重点対策地区又は粒子状物質重点対策地区として指定された際それらの地区内において特定建物を現に設置している者は、当

該特定建物について前条第一項第四号から第六号までに掲げる事項の変更であつてその指定の日以後最初に行われるものをしようとするときは、その旨及び同項第一号、第二号又は第四号から第八号までに掲げる事項で当該変更に係るもの以外のものを、環境省令で定めるところにより、都道府県知事に届け出なければならない。

2 前項の規定による変更に係る事項の届出は、第二十三条第二項の規定による届出とみなす。

3 第一項の規定による届出のうち変更に係る事項以外のものの届出は、第二十三条第一項、第二項及び第五項、第二十六条第一項並びに第二十七条の規定の適用については、前条第一項の規定による届出とみなす。

**第二十二条** 一の地区が窒素酸化物重点対策地区又は粒子状物質重点対策地区として指定された日から起算して八月を経過するまでの間に、それらの地区内において特定建物の新設をする者であつて、第二十条第一項の規定による届出をしたものについては、同条第三項及び第二十四条第六項の規定は、適用しない。

(変更の届出)

**第二十三条** 第二十条第一項の規定による届出があつた特定建物について、当該届出に係る同項第一号又は第二号に掲げる事項の変更があつたときは、当該特定建物の新設をする者又は設置をしている者は、遅滞なく、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

2 第二十条第一項の規定による届出があつた特定建物について、当該届出に係る同項第三号から第八号までに掲げる事項の変更があるときは、当該特定建物の新設をする者又は設置をしている者は、あらかじめ、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。ただし、環境省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

3 第二十条第二項の規定は、前項の規定による届出について準用する。

4 第二十条第一項第四号から第六号までに掲げる事項に係る第二項の届出をした者は、当該届出の日から起算して八月を経過した後でなければ、当該届出に係る変更を行つてはならない。

5 第二十条第一項の規定による届出があつた特定建物について、特定部分の延べ面積を同項の規定に基づく都道府県の条例で定める規模未満とする者は、遅滞なく、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

(都道府県知事の意見等)

**第二十四条** 都道府県知事は、第二十条第一項又は前条第二項の規定による届出があつた日から起算して八月以内に、当該届出をした者に対し、窒素酸化物重点対策計画又は粒子状物質重点対策計画を勘案して、当該届出に係る特定建物の特定用途に係る事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制の見地からの意見を有する場合には当該意見を書面により述べるものとし、意見を有しない場合にはその旨を通知するものとする。

2 都道府県知事は、前項の規定により意見を述べようとするとき、又は意見を有しない旨を通知しようとするときは、あらかじめ、都道府県公安委員会に協議しなければならない。

3 都道府県知事が第一項の規定により意見を有しない旨を通知した場合には、第二十条第三項及び前条第四項の規定は、適用しない。

4 第二十条第一項又は前条第二項の規定による届出をした者は、第一項の規定による意見が述べられた場合には、当該意見を踏まえ、都道府県知事に対し、当該届出を変更する旨の届出又は変更しない旨の通知を行うものとする。

- 5 第二十条第二項の規定は、前項の規定による届出について準用する。
- 6 第一項の規定により意見が述べられた場合には、第二十条第三項又は前条第四項の規定にかかわらず、第二十条第一項の規定による届出又は同項第四号から第六号までに掲げる事項に係る前条第二項の規定による届出をした者は、第四項の規定による届出又は通知の日から起算して二月を経過した後でなければ、それぞれ、当該届出に係る特定建物の新設をし、又は当該届出に係る変更を行ってはならない。
- 7 前条の規定は、第四項の規定による届出については、適用しない。

**(都道府県知事の勧告等)**

**第二十五条** 都道府県知事は、前条第四項の規定による届出又は通知の内容が、同条第一項の規定により都道府県知事が述べた意見を適正に反映しておらず、当該届出又は通知に係る特定建物が所在する窒素酸化物重点対策地区内又は粒子状物質重点対策地区内の自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を更に著しくする事態の発生を回避することが困難であると認めるときは、当該届出又は通知がなされた日から起算して二月以内に、当該届出又は通知をした者に対し、窒素酸化物重点対策計画又は粒子状物質重点対策計画を勘案して、理由を付して、当該特定建物の特定用途に係る事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に関し必要な措置を執るべき旨の勧告をすることができる。

2 前項の規定による勧告の内容は、同項に規定する事態の発生を回避するために必要な限度を超えないものであり、かつ、第二十条第一項又は第二十三条第二項の規定による届出をした者の利益を不当に害するおそれがないものでなければならない。

3 都道府県知事は、第一項の規定による勧告をしようとするときは、あらかじめ、都道府県公安委員会に協議しなければならない。

4 都道府県知事から第一項の規定による勧告を受けた者は、当該勧告を踏まえ、都道府県知事に、必要な変更に係る届出を行うものとする。

5 第二十条第二項の規定は、前項の規定による届出について準用する。

6 第二十三条の規定は、第四項の規定による届出については、適用しない。

7 都道府県知事は、第一項の規定による勧告をした場合において、その勧告に係る届出をした者が、正当な理由がなくその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

**(自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制についての配慮)**

**第二十六条** 第二十条第一項、第二十三条第二項、第二十四条第四項又は前条第四項の規定による届出をした者は、その届け出たところにより、その特定建物の特定用途に係る事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制についての適正な配慮をして当該特定建物を維持し、及び運営しなければならない。

2 前項に規定する届出に係る特定建物において特定用途に係る事業を行う者は、当該届出に係る事項の円滑な実施に協力するよう努めなければならない。

**(承継)**

**第二十七条** 第二十条第一項若しくは第二十三条第二項の規定による届出、第二十四条第四項の規定による届出若しくは通知又は第二十五条第四項の規定による届出をした者から当該届出又は通知に係る特定建物を譲り受けた者は、当該特定建物に係る当該届出又は通知をした者の地位を承継する。

2 第二十条第一項若しくは第二十三条第二項の規定による届出、第二十四条第四項の規定による届出若しくは通知又は第二十五条第四項の規定による届出をした者について相続、合併又は分割（当該届出又は通知に係る特定建物を承継させ

るものに限る。)があったときは、相続人、合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人又は分割により当該特定建物を承継した法人は、当該届出又は通知をした者の地位を承継する。

- 3 前二項の規定により第二十条第一項若しくは第二十三条第二項の規定による届出、第二十四条第四項の規定による届出若しくは通知又は第二十五条第四項の規定による届出をした者の地位を承継した者は、遅滞なく、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

#### (報告の徴収)

**第二十八条** 都道府県知事は、第二十条から前条までの規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、特定建物を設置する者に対し、報告を求めることができる。

- 2 都道府県知事は、前項の規定により特定建物を設置する者に対して報告を求める場合において、特に必要があると認めるときは、その必要な限度において、政令で定めるところにより、当該特定建物において事業を行う者に対し、参考となるべき報告を求めることができる。

#### (自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制についての配慮)

**第二十九条** 一の地区が窒素酸化物重点対策地区又は粒子状物質重点対策地区として指定された際その地区内において特定建物を現に設置している者は、その特定建物の特定用途に係る事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制についての適正な配慮をして当該特定建物を維持し、及び運営しなければならない。

- 2 前項に規定する特定建物において特定用途に係る事業を行う者は、当該特定建物を設置する者が同項の規定により適正な配慮をして行う活動に協力するよう努めなければならない。

#### (環境省令への委任)

**第三十条** この節に定めるもののほか、特定建物に係る変更の届出の手續その他この節の規定の施行に関し必要な事項は、環境省令で定める。

### 第三節 事業者に関する措置

#### (事業者の判断の基準となるべき事項)

**第三十一条** 製造業、運輸業その他の事業を所管する大臣(以下「事業所管大臣」という。)は、窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域における自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止を図るため、窒素酸化物総量削減基本方針及び粒子状物質総量削減基本方針に基づき、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な計画的に取り組むべき措置その他の措置に関し、その所管に係る事業を行う者の判断の基準となるべき事項を定め、これを公表するものとする。

- 2 前項に規定する判断の基準となるべき事項は、事業活動に係る自動車の使用の状況、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に関する技術水準その他の事情を勘案して定めるものとし、これらの事情の変動に応じて必要な改定をするものとする。

- 3 事業所管大臣は、第一項に規定する判断の基準となるべき事項を定めようとするときは、あらかじめ、環境大臣に協議しなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。

- 4 環境大臣は、窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るために必要があると認めるときは、第一項に

規定する判断の基準となるべき事項に関し、事業所管大臣に対し、意見を述べる  
ことができる。

**(指導及び助言)**

**第三十二条** 都道府県知事は、窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るために必要があると認めるときは、事業者に対し、前条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を勘案して、その事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制について必要な指導及び助言をすることができる。

**(対象自動車を使用する事業者による計画の作成)**

**第三十三条** 窒素酸化物排出自動車、粒子状物質排出自動車その他の窒素酸化物対策地域内又は粒子状物質対策地域内に使用の本拠の位置を有する自動車であって、政令で定めるもの（以下この条において「対象自動車」という。）を使用する事業者は、その対象自動車のうち、排出状況その他の事情を勘案して政令で定める台数以上のものが一の都道府県の区域内にその使用の本拠の位置を有するときは、主務省令で定めるところにより、第三十一条第一項に規定する判断の基準となるべき事項において定められた事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な計画的に取り組むべき措置であって、その一の都道府県の区域内にその使用の本拠の位置を有する対象自動車（以下この条及び第三十五条第一項において「特定自動車」という。）に係るものの実施に関する計画を作成し、当該特定自動車の使用の本拠の位置の属する都道府県の知事に提出しなければならない。

**(定期の報告)**

**第三十四条** 前条の規定により同条の計画を作成すべき事業者（次条及び第四十一条第二項において「特定事業者」という。）は、毎年、主務省令で定めるところにより、その事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な措置の実施の状況に関し、主務省令で定める事項を都道府県知事に報告しなければならない。

**(勧告及び命令)**

**第三十五条** 都道府県知事は、特定事業者の事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出であって、特定自動車に係るものの抑制が第三十一条第一項に規定する判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるときは、当該特定事業者に対し、その判断の根拠を示して、その事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出であって、特定自動車に係るものの抑制に関し必要な措置を執るべき旨の勧告をすることができる。

- 2 都道府県知事は、前項に規定する勧告を受けた特定事業者がその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。
- 3 都道府県知事は、第一項に規定する勧告を受けた特定事業者が、前項の規定によりその勧告に従わなかった旨を公表された後において、なお、正当な理由がなくてその勧告に係る措置を執らなかつたときは、当該特定事業者に対し、その勧告に係る措置を執るべきことを命ずることができる。

**(周辺地域内自動車を使用する事業者による計画の作成)**

**第三十六条** 第十二条第一項の窒素酸化物対策地域における大気の汚染の主要な原因となるものとして政令で定める自動車又は同項の粒子状物質対策地域における大気の汚染の主要な原因となるものとして政令で定める自動車（以下この条において「窒素酸化物等排出自動車」と総称する。）であって、周辺地域内に使用の本拠の位置を有するもの（以下「周辺地域内自動車」という。）を使用する事



業者は、次の各号のいずれにも該当するときは、主務省令で定めるところにより、第三十一条第一項に規定する判断の基準となるべき事項において定められた事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な計画的に取り組むべき措置であって、指定地区内において運行される周辺地域内自動車に係るものの実施に関する計画を作成し、当該指定地区をその区域に含む都道府県の知事に提出しなければならない。

- 一 当該事業者の使用する周辺地域内自動車のうち政令で定める台数以上のものが一の都道府県の区域内にその使用の本拠の位置を有するとき。
  - 二 主務省令で定めるところにより算定した、当該事業者の使用する前号の一の都道府県の区域内にその使用の本拠の位置を有する周辺地域内自動車を指定地区内において運行する回数が、主務省令で定める回数以上であるとき。
- 2 前項の「周辺地域」とは、窒素酸化物対策地域又は粒子状物質対策地域の周辺の地域であって、その地域内に使用の本拠の位置を有する窒素酸化物等排出自動車指定地区内において相当程度運行されていると認められる地域として、指定地区ごとに主務省令で定めるものをいう。
- 3 前二項の「指定地区」とは、窒素酸化物重点対策地区又は粒子状物質重点対策地区のうち、窒素酸化物対策地域外又は粒子状物質対策地域外に使用の本拠の位置を有する窒素酸化物等排出自動車に係る自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止を図るための対策を推進することが必要であると認められる地区として、環境大臣が指定するものをいう。
- 4 前項の規定による指定は、都道府県知事の申出に基づいて行うものとする。
- 5 環境大臣は、第三項の規定による指定をしようとするときは、事業所管大臣に協議しなければならない。
- 6 環境大臣は、第三項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。

#### (定期の報告)

**第三十七条** 前条第一項の規定により同項の計画を作成すべき事業者（以下「周辺地域内事業者」という。）は、毎年、主務省令で定めるところにより、その事業活動に伴う指定地区（同条第三項に規定する指定地区をいう。以下同じ。）における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な措置の実施の状況に関し、主務省令で定める事項を当該指定地区をその区域に含む都道府県の知事に報告しなければならない。

#### (指導及び助言)

**第三十八条** 指定地区をその区域に含む都道府県の知事は、当該指定地区における周辺地域内自動車に係る自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るために必要と認めるときは、周辺地域内事業者に対し、第三十一条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を勘案して、その事業活動に伴う当該指定地区における自動車排出窒素酸化物等の排出であって、周辺地域内自動車に係るものの抑制について必要な指導及び助言をすることができる。

#### (勧告及び公表)

**第三十九条** 指定地区をその区域に含む都道府県の知事は、周辺地域内事業者の事業活動に伴う当該指定地区における自動車排出窒素酸化物等の排出であって、周辺地域内自動車に係るものの抑制が第三十一条第一項に規定する判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるときは、当該周辺地域内事業者に対し、その判断の根拠を示して、その事業活動に伴う当該指定地区におけ

る自動車排出窒素酸化物等の排出であって、周辺地域内自動車に係るものの抑制に関し必要な措置を執るべき旨の勧告をすることができる。

- 2 前項の規定による勧告をした都道府県知事は、同項に規定する勧告を受けた周辺地域内事業者が、正当な理由がなくてその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

#### (事業者の努力)

**第四十条** 事業者は、その使用する周辺地域内自動車を窒素酸化物対策地域内又は粒子状物質対策地域内において運行する場合にあつては、第十四条の規定による道路運送車両法第四十一条に基づく技術基準に適合したものを使用するように努めなければならない。

- 2 窒素酸化物対策地域内又は粒子状物質対策地域内において、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）の規定による貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）の規定による第二種貨物利用運送事業を営業者者に周辺地域内自動車を使用した貨物の運送を継続して行わせる事業者は、第三十一条第一項に規定する判断の基準となるべき事項の定めるところに留意して、計画的な運送の委託を行うことによる定量で提供される輸送力の利用効率の向上その他の措置を適確に実施することにより、貨物の運送に係る自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に資するよう努めなければならない。

#### (報告及び立入検査)

**第四十一条** 都道府県知事は、第三十三条の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、対象自動車を使用する事業者に対し、その使用する対象自動車の台数を報告させ、又はその職員に、対象自動車を使用する事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

- 2 都道府県知事は、第三十四条及び第三十五条の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、特定事業者に対し、その業務の状況に関し報告させ、又はその職員に、特定事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。
- 3 都道府県知事は、第三十六条第一項の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、周辺地域内自動車を使用する事業者に対し、その使用する周辺地域内自動車の台数及び指定地区内における運行の状況に関し報告させ、又はその職員に、周辺地域内自動車を使用する事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。
- 4 都道府県知事は、第三十七条及び第三十九条の規定の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、周辺地域内事業者に対し、その業務の状況に関し報告させ、又はその職員に、周辺地域内事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。
- 5 前各項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人に提示しなければならない。
- 6 第一項から第四項までの規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

#### (環境大臣への通知等)

**第四十二条** 都道府県知事は、第三十三条及び第三十六条第一項の規定による当該各条の計画の提出又は第三十四条及び第三十七条の規定による報告があつたときは、主務省令で定めるところにより、当該計画の提出及び報告に係る事項を環境大臣に通知するものとする。

2 環境大臣は、前項の規定による通知があったときは、当該通知に係る事項を事業所管大臣に通知するものとする。

(自動車運送事業者等に関する特例)

**第四十三条** 道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の規定による自動車運送事業者及び貨物利用運送事業法の規定による第二種貨物利用運送事業を営業者に対する第三十二条から第三十五条まで、第三十六条第一項、第三十七条から第三十九条まで及び第四十一条第一項から第四項までの規定の適用については、第三十二条、第三十四条、第三十五条、第三十九条第二項及び第四十一条第一項から第四項までの規定中「都道府県知事」とあり、第三十三条中「当該特定自動車の使用の本拠の位置の属する都道府県の知事」とあり、第三十六条第一項及び第三十七条中「当該指定地区をその区域に含む都道府県の知事」とあり、並びに第三十八条及び第三十九条第一項中「指定地区をその区域に含む都道府県の知事」とあるのは「国土交通大臣」と、第三十三条、第三十四条、第三十六条第一項各号列記以外の部分及び第三十七条中「主務省令」とあるのは「環境省令、国土交通省令」とする。

2 国土交通大臣は、前項の規定により読み替えて適用される第三十三条及び第三十六条第一項の規定による当該各条の計画の提出又は前項の規定により読み替えて適用される第三十四条及び第三十七条の規定による報告があったときは、遅滞なく、環境省令、国土交通省令で定めるところにより、その内容を環境大臣及び関係都道府県知事に通知するものとする。

3 環境大臣又は窒素酸化物対策地域若しくは粒子状物質対策地域をその区域の全部若しくは一部とする都道府県の知事は、窒素酸化物対策地域又は粒子状物質対策地域における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るために必要があると認めるとき、又は事業活動に伴う指定地区における自動車排出窒素酸化物等の排出であつて、周辺地域内自動車に係るものの抑制を図るために必要があると認めるときは、国土交通大臣に対し、第一項の規定により読み替えて適用される第三十二条、第三十五条、第三十八条、第三十九条又は第四十一条第一項から第四項までの規定による措置を執るべきことを要請することができる。

4 国土交通大臣は、前項の規定による要請があつた場合において講じた措置を、環境大臣の要請を受けて講じたものにあつては環境大臣に、都道府県知事の要請を受けて講じたものにあつては当該都道府県知事に通知するものとする。

## 第四章 雑則

(権限の委任)

**第四十四条** この法律に規定する環境大臣の権限は、政令で定めるところにより、その一部を地方環境事務所長に委任することができる。

2 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、政令で定めるところにより、その一部を地方運輸局長に委任することができる。

3 前項の規定により地方運輸局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、運輸監理部長又は運輸支局長に委任することができる。

(資料の提出の要求等)

**第四十五条** 環境大臣は、この法律の目的を達成するために必要があると認めるときは、関係地方公共団体の長に対し、必要な資料の提出及び説明を求めることができる。

2 都道府県は、この法律の目的を達成するために必要があると認めるときは、関係行政機関の長、関係地方公共団体の長又は関係道路管理者に対し、必要な資

料の送付その他の協力を求め、又は自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止に関し意見を述べることができる。

#### (国の援助)

**第四十六条** 国は、電気自動車（専ら電気を動力源とする自動車をいう。）その他その運行に伴って排出される自動車排出窒素酸化物等がないか又はその量が相当程度少ない自動車の開発及び利用の促進並びに自動車排出窒素酸化物等の量がより少ない自動車への転換の促進に必要な資金の確保、技術的な助言その他の援助に努めるものとする。

#### (経過措置の命令への委任)

**第四十七条** この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

#### (主務省令)

**第四十八条** この法律において主務省令は、環境大臣及び事業所管大臣の発する命令とする。

### 第五章 罰則

**第四十九条** 第三十五条第三項（第四十三条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による命令に違反した者は、五十万円以下の罰金に処する。

**第五十条** 次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

- 一 第二十条第一項、第二十一条第一項又は第二十三条第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者
- 二 第二十条第二項（第二十三条第三項、第二十四条第五項及び第二十五条第五項において準用する場合を含む。）の添付書類であつて、虚偽の記載のあるものを提出した者
- 三 第二十条第三項、第二十三条第四項又は第二十四条第六項の規定に違反した者
- 四 第二十四条第四項又は第二十五条第四項の規定による届出をする場合において虚偽の届出をした者
- 五 第二十八条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者
- 六 第三十三条又は第三十六条第一項（これらの規定を第四十三条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による提出をしなかった者
- 七 第三十四条、第三十七条若しくは第四十一条第一項から第四項まで（これらの規定を第四十三条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は第四十一条第一項から第四項まで（第四十三条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

**第五十一条** 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して各本条の刑を科する。

**第五十二条** 第二十三条第一項若しくは第五項又は第二十七条第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の過料に処する。

# 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

令和4年11月28日  
環境省告示第90号

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（平成四年法律第七十号）第六条第八項及び第八条第三項の規定に基づき、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（平成二十年二月環境省告示第四号）を次のとおり変更したので、公表する。

## 第1 対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する目標

窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下「対策地域」という。）においては、自動車交通の集中、増大等に伴って、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気汚染が厳しい状況にあることに鑑み、対策地域における自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）の削減に係る各種の対策を、国、地方公共団体、事業者及び国民の緊密な協力の下で本基本方針等にのっとり総合的かつ強力に推進していくこと等により、対策地域において、二酸化窒素については令和8年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準（昭和53年環境庁告示第38号）を確保すること、浮遊粒子状物質については令和8年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準（昭和48年環境庁告示第25号）を確保することを目標とする。

## 第2 総量削減計画の策定その他対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

### 1 総量削減計画の策定に関する基本的事項

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「特別法」という。）第7条に基づく窒素酸化物総量削減計画及び第9条に基づく粒子状物質総量削減計画（以下「総量削減計画」という。）は、対策地域の実情を踏まえ、「2 対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項」に掲げる各種施策等の推進により、対策地域において、令和8年度までに、二酸化窒素については二酸化窒素に係る大気環境基準を確保し、浮遊粒子状物質については自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されるように自動車排出窒素酸化物等の総量を削減し、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途とし、一の計画として策定するものとする。この場合、当該地域における自動車排出窒素酸化物等及び自動車以外の窒素酸化物発生源における窒素酸化物等の排出の状況並びにこれらの見通しについて評価分析を行い、自動車以外の窒素酸化物発生源等に係る大気汚染防止法等に基づく

対策にも考慮を払いつつ、併せて特別法に基づく車種規制等の措置を前提としながら、今後講ずべき施策を総合的に検討し、実効ある計画を策定するものとする。

また、特別法第16条に基づく窒素酸化物重点対策計画及び第18条に基づく粒子状物質重点対策計画（以下「重点対策計画」という。）は、重点対策地区の実情を踏まえ、「第2の2(7)局地汚染対策の推進」に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に資するため、一の計画として総量削減計画において定めるものとする。

なお、都市部局等との連携により総量削減計画（重点対策計画を含む。以下同じ。）と対策地域の開発に係る諸計画との整合が図られるよう配慮し、全体として調和のとれたものとする。

## 2 対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減のための施策に関する基本的事項

### (1) 自動車単体対策の強化等

平成22年7月の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十次答申）」に基づき、ディーゼル平成28年目標値に沿った排出ガスの低減を図り、ポスト新長期規制適合車については早期の普及を支援する等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進するとともに、点検・整備の確実な実施等を図るため、指導・監視の徹底及び効果的な取締りの実施を図るものとする。

また、自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては、その普及を図るものとする。

さらに、不正軽油の使用については、関係省庁及び地方公共団体が連携して取締りを行うものとする。

### (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

特別法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るとともに、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（以下「排出基準」という。）の適合車への早期の転換の促進のための所要の支援措置を講ずるものとする。また、関係省庁及び地方公共団体が連携して、対策地域内に営業所があるにもかかわらず、対策地域外に営業所があるかのように偽装して車庫証明の提出又は自動車の登録を行うこと、いわゆる「車庫飛ばし」への対策を進めるものとする。

さらに、車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車についても、できるだけ排出基準の適合車とするとともに、排出基準の適合車であることを外形的にわかりやすく表示（排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーの利用等）するよう、自動車の使用者に促すものとする。国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、これらの対策が率先して行われるよう努めるものとする。

### (3) 低公害車の普及促進

低燃費かつ低排出ガス認定車を含め、低公害車の一層の普及を支援するとと

もに、燃料供給施設の整備拡充のための所要の支援措置を講じるものとする。また、普及のための広報等を積極的に推進するものとする。これらの施策を通じ、低公害車の大量普及を促進するものとする。

また、燃料電池自動車の実用化や次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図るものとする。

さらに、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき、国及び独立行政法人においては低公害車への切替えを着実に進めるとともに、地方公共団体においては率先して低公害車の導入に努めるものとする。また、国、地方公共団体等は公共事業や物品の調達等において物品等を輸送する際に、低公害車による納入や納入量に応じた適切な大きさの自動車の使用を貨物自動車運送事業者等に求めること等により、物品等の輸送に伴い発生する自動車排出窒素酸化物等を可能な限り低減するよう努めるものとする。

#### **(4) エコドライブの普及促進**

適正運転（以下「エコドライブ」という。）の普及のため、関係省庁及び地方公共団体が関係業界の自主的な取組を支援するほか、関係省庁、地方公共団体及び関係業界が連携し、シンポジウムやコンテスト等イベントの開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動並びにエコドライブ支援装置、外部電源用冷暖房装置及びエコドライブ評価支援システムの普及促進を行うものとする。

また、関係省庁及び関係団体においてエコドライブの普及・推進に必要な調査を実施し、今後の施策に反映させるものとする。

#### **(5) 交通需要の調整・低減**

効率的な物流システムを構築し、輸送効率の向上を図るため、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保等について理解と協力を促すとともに、自動車からの情報（プローブ情報）の収集及び活用システム、運行管理システム等高度道路交通システム（ITS）による物流の情報化を推進するものとする。なお、発注方法の改善等についても事業者に対し理解と協力を促すものとする。

また、対策地域内の自動車交通量の軽減を図るため、規制の見直しや新技術の導入等を通じた海運・鉄道の競争力強化、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための船舶、港湾、鉄道等の整備及び物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による海運・鉄道の積極的活用（モーダルシフト）を通じて適切な輸送機関の選択を促進するものとする。

さらに、トラックターミナル等の物流施設の複合化及び高度化を推進するとともに、機能、立地等を考慮したより効率の良い物流システムの構築のため、再配置及び集約立地を含めた物流拠点の計画的な整備を行うものとする。

公共交通機関の利用促進を図り、自家用乗用車利用の抑制に資するため、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めるほか、鉄道等の整備、バスロケ

ーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（PTPS）の整備をはじめとする高度道路交通システム（ITS）の推進等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を推進するものとする。

さらに、パークアンドライド、時差出勤など都市内交通を適切に調整する施策を推進する。

また、徒歩や自転車の利用促進のための自転車道等の施設整備を進めるとともに、不要不急の自家用乗用車使用の自粛やカーシェアリングの取組を呼びかけるものとする。

## **(6) 交通流対策の推進**

交通の分散や道路機能の分化を図るため、環状道路、バイパス等幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、交差点や踏切での交通渋滞の解消を図るため、立体交差化、右折専用レーンの設置等交差点の改良及び道路と鉄道との連続立体交差化等のボトルネック対策を進めるものとする。

また、道路整備の状況をも踏まえつつ、中央線変移等の交通規制の効果的な実施を図るとともに、駐車場の整備、違法駐車の効果的な排除等の総合的な駐停車対策を推進するものとする。さらに、交通管制システム、信号機その他の交通安全施設の整備、交通渋滞や駐車場等に係る情報の収集及び的確な提供を行う道路交通情報通信システム（VICS）等の整備拡充並びにノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の整備等高度道路交通システム（ITS）の活用、路上工事の縮減、情報通信を活用した交通代替の推進等を通じて、自動車交通流の円滑化を図るものとする。また、国等においては、ETC車載器及び3メディア対応型VICS車載機の率先導入、普及・広報等に努めるものとする。さらに、交通流の円滑化に資するため、正確かつ適切な道路交通情報を提供する民間の取組を促進する。

交通流と大気汚染の相関を分析し、都府県境を越える信号制御の連動、う回誘導等により自動車起因の大気汚染を低減する施策を研究し、その実用化を図るものとする。

## **(7) 局地汚染対策の推進**

### **① 局地汚染対策の進め方**

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い地区の汚染メカニズムについて解析調査等を行うとともに、交差点の改良等及びそれらに併せた道路緑化・環境施設帯の整備、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛等自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用の協力の促進、高度道路交通システム（ITS）の活用方法及び効果的な交通需要マネジメントの調査研究等を含む地域の実情に応じた総合的な局地汚染の緩和に資する対策を関係機関の連携の下で進めるものとする。その際、汚染の広がりや原因を十分考慮して、局所的な改善効果を求める対策に加え、同様の地域特性を持つ他の地域に対しても効果が及ぶ対策を検討するものとする。

なお、局地汚染対策の推進に当たっては、国、地方公共団体、道路管理



者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等が連携を図り、施策目標及び事業内容を検討し、高濃度の二酸化窒素や浮遊粒子状物質が観測される時間帯、地形、沿道の状況等地域の実情に応じた効果的な施策を進めるものとする。

## ② 建物設置者による配慮の促進

二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い地区に集客施設等自動車の交通需要を生じさせる程度の大きい用途に供する建物を設置する者に対しては、当該建物における事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るため、別紙の第3及び第4に掲げる措置を建物の用途や自動車の使用形態に応じて講ずるほか、当該建物の利用者に対するアイドリング・ストップや公共交通利用の呼びかけ、駐車施設内の経路案内の充実、直通バスの運行等自家用車以外の交通手段の確保等の措置を講ずるよう促すものとする。

また、このような建物を現に設置している者に対しても、同様の措置を講ずるよう促すものとする。

## ③ 重点対策計画制度及び流入車対策に係る制度の着実な施行

都道府県知事は、特に、局地汚染対策の実施を推進することが必要であると認めるときは、対策地域内に重点対策地区を指定し、重点対策計画に基づき、対策の重点的、集中的な実施を図るものとする。その場合、国は関係者間の連携を図りつつ、これに協力するものとする。

また、重点対策地区のうち、流入車対策を講ずることが特に必要であると認められる地区として都道府県知事の申出に基づき環境大臣が指定する地区については、関係機関は特別法第36条第1項に基づく計画の作成、提出や第37条に基づく定期報告等の事業者の義務が確実に履行されるよう、事業者に対して当該義務の内容の適切な周知を図ることにより、流入車対策に係る制度の着実な施行を図るものとする。

## (8) 普及啓発活動の推進

自動車排出窒素酸化物等の問題は、事業者及び国民の活動と非常に深く関わっていることから、事業者及び国民が、特別法第4条及び第5条に規定された責務について十分理解を深め、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止について努力するように、事業者に対しては特別法第31条第1項の規定による判断の基準となるべき事項について周知徹底等を行い、国民に対しては広報活動等を通じて大気汚染及び対策の現況、自動車排出窒素酸化物等の排出量の低減に効果のある自動車使用方法等についての理解を求め、協力を促すなどの普及啓発活動を積極的に展開するものとする。そのため、高度道路交通システム（ITS）の活用等による効果的な情報発信方法を研究するものとする。

また、国及び地方公共団体は、低公害車の普及拡大や二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の高濃度期における対策の推進のため、各種の普及啓発活動を実施するものとする。

## 3 重点対策地区の指定に関する基本的事項

重点対策地区としては、対策地域内で、長期にわたり二酸化窒素又は浮遊粒

子状物質に係る大気環境基準が達成されていない地区又はこれに準じる地区であって、当該地区の交通の状況等を勘案し、窒素酸化物重点対策又は粒子状物質重点対策を実施することが特に必要である地区を指定するものとする。また、指定に当たっては、大気汚染の状況及び大気汚染に対する発生源別の寄与の状況の把握、大気環境基準との比較等により、著しい大気汚染の継続が定量的に予測される地区を指定するものとする。

なお、指定する区域は、地域の状況や特性に応じて合理的な範囲となるように留意するものとする。

#### 4 事業者の判断の基準となるべき事項の策定に関する基本的事項

特別法第31条第1項の判断の基準となるべき事項については、製造業、運輸業その他の事業を所管する大臣が、別紙の第1及び第2の事項を盛り込むとともに、別紙の第3、第4及び第5の事項を事業の実態に応じて盛り込んで、策定するものとする。

### 第3 その他対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の削減に関する重要事項

#### 1 関係者間の連携

国及び地方公共団体は、地域の実情に応じて、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等と、局地汚染対策のために協力する体制の構築等の連携を図るものとする。

また、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等の関係事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するために連携を図るものとする。

さらに、自動車起因の窒素酸化物汚染及び粒子状物質汚染の広域性、類似性に鑑み、地方公共団体は対策地域間における連携を確保し、相互に十分な調整を図り、また経験を共有し効果的な施策の拡大のため協力するものとする。

#### 2 総量削減計画の進行管理

自動車排出窒素酸化物等の削減施策は広範囲な分野に及ぶため、関係機関の協力の下に総合的に推進していく必要があること、また、目標の着実な達成のためには施策の進捗状況を的確に把握・評価し、必要に応じその後の施策の在り方を見直す必要があることに鑑み、総量削減計画策定後においても関係者と密接に連携を図りつつ、施策の進捗状況の的確かつ継続的な把握と評価に努め、総量削減計画の進行管理を着実に実施するものとする。なお、総量削減計画の進行管理のため、施策の進捗状況の的確な把握及び評価を可能とする手法を早期に整備するとともに、必要なデータの収集を行うものとする。また、国及び地方公共団体は情報の交換に努めるものとする。

#### 3 調査研究

対策地域において自動車排出窒素酸化物等による大気汚染状況の的確な監視・測定を行うため、監視測定局の新設や適正配置を進めることなどにより、監視測定体制の整備充実等を図るとともに、自動車排出窒素酸化物等の全体の動

向の継続的な把握に努めるものとする。

特に、浮遊粒子状物質については、自動車排出粒子状物質の総量の削減による大気汚染の改善効果の検証に資するため、成分別の浮遊粒子状物質濃度の経年変化を把握できるよう調査研究を進めるものとする。

また、対策地域における自動車排出窒素酸化物等の総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進めるものとする。

#### **4 地球温暖化対策との連携**

低公害車の普及促進やエコドライブの普及促進、交通需要の調整・低減などの施策は、これらの施策が自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を防止するための施策であると同時に、地球温暖化対策（地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第2条第2項に規定する地球温暖化対策をいう。）の推進にも資するものであるという視点を持ち、推進するものとする。

## (別紙)

### 第1 趣旨

大都市地域における自動車交通に起因する窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染は、自動車単体対策の強化、特別法に基づく車種規制の実施等、各種の対策を推進してきた結果、低減する傾向にある。しかしながら、大都市地域の一部の地区においては、自動車交通の集中、道路の構造上の問題等により、大気環境の改善が阻害されており、長期間にわたり二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準が達成されていない状況にある。また、車種規制の対象外である対策地域外から対策地域内への流入車が、対策地域における大気環境に悪影響を与えており、長期間にわたり大気環境基準が達成されていない地区における大気汚染の一因となっている。

こうした状況を踏まえ、従来に対策に加え、大気環境基準が達成されていない地区における大気環境の改善を図るための重点的な対策を講ずるとともに、流入車を使用する事業者による自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための措置を創設することにより、このような地区について、可能な限り早期に大気環境基準を達成するとともに、既に大気環境基準が達成されている地域については、その状況を維持するため、特別法が改正されたところである。

この事業を行う者の判断の基準となるべき事項は、特別法第31条第1項の規定に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止を図るため、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために必要な計画的に取り組むべき措置その他の措置に関し定めるものである。

### 第2 取組方針の作成とその効果等の把握

事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための措置を計画的かつ効果的に行うよう、以下のように取り組むこととする。

- ① 自らの事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の実態について把握した上で排出の抑制のための自主的な排出量に関する目標及びその達成に向けて講ずべき措置の方針を作成する。
- ② ①に基づき具体的な措置を講ずる。
- ③ ②の措置の実施状況及びその効果を把握する。
- ④ ③を踏まえた上で当初作成した目標及び措置の方針を再検討し、更に効果的な取組を行う。

また、以上のような措置を行うために必要な自動車の使用状況等について記録化を行うこととする。

なお、実際に講じた措置については、環境報告書に記載するなどにより、積極的に公表するよう努めることとする。

### 第3 自動車を使用する事業者による排出量の抑制のための措置

自動車を使用する事業者は次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。特に、重点対策地区内において自動車を運行する

場合にあつては、重点対策地区に関して積極的に措置を講ずることにより、重点対策地区における自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

## 1 車両1台当たりの自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減

### (1) 自動車排出窒素酸化物等の排出量がより少ない車両への転換

現に使用する車両の自動車排出窒素酸化物等の排出量の把握を行い、使用実態を考慮しつつ、排出基準の適合車への転換を早期に推進する。

また、流入車を運行する際には、排出基準の適合車を優先的に配車する取組を積極的に進める。

さらに、排出基準に適合する流入車を運行する際には、排出基準の適合車であることを外形的に分かりやすく表示する取組（排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーの利用等）を積極的に進める。

貨物自動車運送事業者等は、輸送物品の重量、形状その他の特性を把握して、輸送用機械器具を効率的に活用するための輸送単位の決定、配車割り等を行う。

### (2) 低公害車の積極的導入

自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ないCNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等の低公害車やDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等排出ガスを低減する装置等の開発状況等の十分な把握に努め、その導入を積極的に進める。

### (3) エコドライブの実施等

#### ① エコドライブの実施

自動車の使用に際しては、運転方法により燃料消費量、ひいては、窒素酸化物等の排出量も大きく異なることから、以下のような事項につきマニュアルの作成、従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。また、デジタル式運行記録計等の活用により、エコドライブの実施の担保を図る。

ア) おだやかな発進と加速（急発進・急加速の排除）

イ) 早めに一段上のギアにシフトアップ

ウ) 定速走行・経済速度の励行

エ) エンジンブレーキの多用

オ) 予知運転による停止・発進回数の抑制

カ) 空ぶかしの排除

キ) アイドリング・ストップ

ク) 不要な積荷の抑制

ケ) エアコンの使用の抑制

コ) 不要な暖機運転の抑制

サ) 道路交通情報の活用

シ) 適法・適切な駐停車の実施

#### ② 車両の維持管理

日常の点検・整備の良し悪しにより燃料消費量、ひいては、窒素酸化物等

の排出量も大きく異なることから、以下のような事項につきマニュアルの作成、従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。

ア) エアクリーナーの清掃・交換

イ) エンジンオイルの適正な選択・定期的な交換

ウ) 適正なタイヤ空気圧の維持

## 2 車両走行量の削減等

### (1) 車両の有効利用の促進

#### ① 共同輸配送の促進

自社内努力により、あるいは他の事業者や地方公共団体等と連携しつつ、複数の事業者が個別に処理していた物資の集荷、仕分け、配送等の業務を共同で行い、若しくは車両及び貨物を相互融通すること等により、積載効率、輸送効率の向上及び輸送距離、使用車両の削減を促進する。

#### ② 帰り荷の確保

輸送需要の的確な把握や求貨求車システムの活用により、帰り荷の確保を行う。

#### ③ 輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、貨物の輸送頻度及び納品回数の削減を実施する。特に、行き過ぎた多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムサービスの見直し、改善を行う。

#### ④ 受注時間と配送時間のルール化

貨物の配送の受注時間と貨物の配送時間のルール化を図り、緊急配送をできるだけ回避するよう計画的な貨物の配送を行う。

#### ⑤ 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分けることにより、貨物の輸送距離の全体を削減する。車両の大型化、トレーラー化その他の手段により、貨物の輸送の便数を削減する。

#### ⑥ 検品・荷役の簡略化

検品・荷役に時間を要することによる輸送効率の低下を避けるため、検品・荷役の簡略化を図る。

#### ⑦ 道路混雑時の輸配送の見直し等

道路混雑時の輸配送の見直しによる輸配送の円滑化や積載効率が比較的低い土曜日、日曜日における車両使用の削減といった対策を講ずる。

また、一般道路の交通量削減のため、高速道路の効果的な利用に努める。

#### ⑧ 商品の標準化等

商品の標準化、商品荷姿の標準化並びに製品及びその包装資材の軽量化・小型化により、輸送効率の向上を図る。

### (2) 自営転換の推進

自家用貨物自動車から輸送効率のよい事業用貨物自動車への輸送手段の転換（自営転換）を推進する。

### (3) モーダルシフトの推進

自動車輸送と比較してより環境に対する負荷が少ない大量輸送機関である鉄道及び海運の活用（モーダルシフト）を推進する。

#### (4) 公共交通機関の利用の促進

移動を行う場合にあっては、自ら自動車を使用することと比較して、より環境に対する負荷が少ない鉄道、バス等の公共交通機関、自転車、徒歩による移動をできるだけ行う。

#### (5) 情報化の推進

輸送効率の向上を図る上で、情報ネットワーク化の推進が必要であることから、他の事業者や地方公共団体等と連携をとり、VICS（道路交通情報通信システム）やGPS（全地球測位システム）等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や積載効率の向上等に資する情報システムの積極的な開発・導入を行う。

#### (6) 物流施設の高度化、物流拠点の整備等

既存施設について、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による高度化・複合化を推進するとともに、共同輸配送、新輸送商品の開発に対応するため、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点の整備を図る。

また、交通渋滞をもたらす、自動車排出窒素酸化物等の排出量の増大の原因となる路上駐停車を防止し、交通流の円滑化に資するため、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路についても他の事業者や地方公共団体等と協力するなどして整備を図る。

#### (7) サードパーティーロジスティクスの活用

サードパーティーロジスティクス（事業者によって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することをいう。）の活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

### 第4 荷主及び発注者による排出量の抑制のための措置

貨物自動車運送事業者等に貨物の運送を継続して行わせる事業者、及び貨物の納入を受ける事業者は、次のような措置の中から個々の事業活動の規模、種類等の事情、事業活動を行う地域の環境の状況及び技術的可能性を踏まえて適切に選択した措置を講ずることにより、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図ることとする。

#### 1 車両1台当たりの自動車排出窒素酸化物等の排出量の削減

##### (1) 自動車排出窒素酸化物等の排出量がより少ない車両への転換の促進

貨物自動車運送事業者等が貨物の運送に使用する貨物自動車について、排出基準の適合車に貼付されるステッカーや低排出ガス車認定実施要領に基づき認定を受けた低排出ガス車に貼付されるステッカーを利用し、排出基準の適合車であることを確認するなど、貨物自動車運送事業者等に対し排出基準の適合車を使用することを要請する取組を積極的に進める。

貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送量に応じた適正車種により貨物

の輸送を行うよう発注する。

## (2) 低公害車等の積極的導入への協力

貨物自動車運送事業者等が行う、自動車排出窒素酸化物等の排出量が少ないCNG（圧縮天然ガス）自動車、ハイブリッド自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車等の低公害車やDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等排出ガスを低減する装置等の導入に協力する。

## (3) エコドライブの実施への協力等

### ① エコドライブの実施への協力

貨物自動車運送事業者等の従業員に対する教育、研修等の実施に協力して、エコドライブを推進する。また、貨物自動車運送事業者等が行うエコドライブ支援装置（デジタル式運行記録計等をいう。）の導入に協力する。

### ② 車両の維持管理の要請

貨物自動車運送事業者等によるマニュアルの作成及びその従業員に対する教育、研修等の実施を通じた車両の整備及び点検（第3の1（3）②に掲げる事項をいう。）の徹底を要請する。

## 2 車両走行量の削減等

### (1) 車両の有効利用の促進

#### ① 共同輸配送の促進等

他の事業者と連携しつつ、複数の事業者が個別に処理していた貨物の輸送の委託等の業務を共同で行うこと等により、貨物自動車運送事業者等が使用する貨物自動車の積載効率、輸送効率の向上及び輸送距離、使用車両の削減を促進する。また、貨物の輸送単位が小さい場合には、貨物自動車運送事業者等に対し積み合わせ輸送を実施するよう発注し、又は混載便を利用する。

#### ② 帰り荷の確保への協力

納品車の帰り便で納入先からの回収物を回収するよう発注することや、求貨求車システムを活用すること等により、貨物自動車運送事業者等の帰り荷の確保に協力する。

#### ③ 輸送頻度、納品回数の削減

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、取引単位の大規模化等により、貨物の輸送頻度、納品回数の削減及びリードタイムの見直しを実施する。特に、行き過ぎた多頻度少量輸送、ジャスト・イン・タイムの貨物の輸送の見直し、改善を行う。

#### ④ 発注時間と輸送時間のルール化

貨物の輸送の発注時間と貨物の輸送時間のルール化を図り、緊急な貨物の輸送を回避するよう計画的な貨物の輸送を行う。

#### ⑤ 貨物の輸送量の平準化

輸送効率の向上を図るため、他の事業者との協議を十分に行い、貨物の輸送量のピーク期間を移動させてその平準化を図る。

#### ⑥ 貨物の輸送距離の短縮

貨物の輸送先及び輸送量に応じて拠点経由方式と直送方式を使い分けるこ



とにより、貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送距離の全体を削減するよう発注する。

車両の大型化及びトレーラー化その他の手段により、貨物自動車運送事業者等に対し、貨物の輸送の便数を削減するよう発注する。

**⑦ 返品に係る貨物の輸送の削減**

返品に関わる条件（返品に係る貨物の輸送費等をいう。）の書面による透明化等の工夫を行うことにより、返品に係る貨物の輸送を削減する。

**⑧ 検品・荷役の簡略化**

検品・荷役に時間を要することによる輸送効率の低下を避けるため、検品・荷役の簡略化を図る。

**⑨ 道路混雑時の貨物の輸送の見直し**

道路混雑時の貨物の輸送の見直しにより、貨物の輸送の円滑化を図る。

**⑩ 商品の標準化等**

商品の標準化、商品荷姿の標準化並びに製品及びその包装資材の軽量化・小型化により、輸送効率の向上を図る。

**(2) 自営転換の推進**

自営転換を推進する。

**(3) モーダルシフトの推進**

モーダルシフトを推進する。

**(4) 公共交通機関の利用の促進**

移動を行う場合にあっては、自ら自動車を使用することと比較して、より環境に対する負荷が少ない鉄道、バス等の公共交通機関、自転車、徒歩による移動をできるだけ行う。

**(5) 情報化の推進**

輸送効率の向上を図る上においては、情報ネットワーク化の推進が必要であることから、他の事業者や地方公共団体等と連携をとり、VICS（道路交通情報通信システム）やGPS（全地球測位システム）等のシステムも活用しながら、効率的な輸送経路の選択を通じた円滑な貨物の輸送や積載効率の向上等に資する情報システムの積極的な開発・導入を行う。

**(6) 物流施設の高度化、物流拠点の整備等**

既存施設について、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による高度化・複合化を推進するとともに、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ、物流拠点の整備を図る。

また、交通渋滞をもたらす、自動車排出窒素酸化物等の排出量の増大の原因となる路上駐停車を防止し、交通流の円滑化に資するため、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路についても他の事業者や地方公共団体等との協力を行うなどして整備を図る。

**(7) サードパーティーロジスティクスの活用**

サードパーティーロジスティクスの活用により、貨物の輸送効率の向上を図る。

## 第5 関係事業者の連携

事業者が事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するために前記の措置を講ずるに当たっては、貨物自動車運送事業者等、荷主、発注者などの関係事業者が、相互の取組に対し理解、協力するとともに、相互に連携することが不可欠である。

したがって、事業者は、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出を抑制するための措置について、関係事業者の連携を深めるための定例的な懇談会の設置、事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための検討会の設置、情報交換の実施等により、関係事業者の連携及び協議体制の構築を図る。また、これらの機会が設けられた場合には積極的に参画する。事業者団体を中心として、関連業界としての相互理解、啓発等に自主的に取り組む。