

「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」の変更案及び関係政省令の一部改正  
に対する意見募集（パブリックコメント）の実施結果について

令和4年11月

1. 概要

「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」の変更案及び関係政省令の一部改正について、以下のとおり意見の募集を行いました。

- (1) 意見募集期間 令和4年9月5日（月）～令和4年10月4日（火）
- (2) 告知方法 e-Gov
- (3) 意見提出方法 e-Gov 意見提出フォーム、郵送

2. 意見提出状況

- (1) 意見提出数 6件

|              |   |
|--------------|---|
| 環境団体等及びその構成員 | 3 |
| その他          | 3 |
| 合計           | 6 |

- (2) 意見数 15通

※うち、本意見募集とは関係のない御意見が1通ありました。

3. お寄せいただいた御意見及び対応

提出された御意見の概要及びこれに対する考え方は次ページ以降に示すとおりです。  
なお、今回の意見募集とは関係のない御意見（1通）は除いています。

① 「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」に関する御意見

(意見数 1)

| 番号. | 御意見の概要                                                                                                                                                                                                                                 | 意見数 | 御意見に対する考え方                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>基本方針における施策の追加・修正は必要なく目標を維持・継続することが適当であるとして、基本方針（案）では総量の削減に関する目標年度の変更のみとしているが現状実施している施策と乖離が生じている。カーボンニュートラルにおける電気自動車、充電設備普及などの施策を追加することや古びた施策を改めるなど、政府の方針や世界の動きと反しないよう施策の追加・修正が必要である。</li> </ul> | 1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>総量削減基本方針は、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的として、当該物質の総量の削減に関する施策を定めるものです。「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」において、本目標はほぼ達成されたと評価されていることから、当該目標の達成に向けて新たな施策を追加する必要はないと考えていますが御指摘いただいた電気自動車の導入等の各種施策については、各都府県の実情に応じて、総量削減計画において、追加することが可能となっております。</li> </ul> |

② 「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」及び「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施行令」の双方に関する御意見

(意見数 6)

| 番号. | 御意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 意見数 | 御意見に対する考え方                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2   | <ul style="list-style-type: none"> <li>答申で引き続き現行の施策を継続する必要があるということで、目標年度を、2027（令和 9）年 3 月に変更することを歓迎する。しかし、今回のように地域指定解除の動きが再燃しないよう、国としても十分な指導をすべきである。</li> <li>愛知県では、まだまだ対策地域外から流入する非適合車の割合が高く（愛知・三重圏：令和 2 年度 1.7%）、引き続き目標達成に向けた努力が必要です。</li> <li>そうした状況であるにも関わらず、愛知県、三重県は関係者の納得もないまま、地域指定解除の申出をしましたが、今後こうしたことが再燃しないよう、答申 p13「対策地域の指定の解除の考え方」に基づき、①ステークホルダー（住民・事業者等）との調整、②大気環境状況及び自動</li> </ul> | 3   | <ul style="list-style-type: none"> <li>愛知県及び三重県から、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（以下、「法」という。）第 6 条第 3 項及び第 8 条第 3 項に基づく対策地域の指定の解除に係る申出は、これまで実施されておりません。</li> <li>そのうえで、環境省としては、法第 6 条第 3 項及び第 8 条第 3 項に基づく対策地域の指定の解除に係る申出があった場合には、「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」を踏まえて慎重に審査をしてまいります。</li> </ul> |

|   |                                                                                                                                       |   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | 車使用状況の確認、③大気汚染対策・地球温暖化対策の双方に資する取組の実施を踏まえて慎重に審査を行ってください。                                                                               |   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 3 | ・答申で引き続き現行の施策を継続する必要があるということで、目標年度を、2027（令和9）年3月に変更することを歓迎する。この延長期間中に WHO の大気環境に関するガイドライン（2021 年 9 月）の内容で現在の大気環境基準の見直しを科学的立場で行うべきである。 | 3 | ・世界保健機関（WHO）の大気環境に係るガイドライン「WHO global air quality guidelines AQG）」については、第 16 回中央環境審議会大気・騒音振動部会（令和 4 年 1 月 12 日）において、環境省からその概要を報告し（ <a href="https://www.env.go.jp/council/07air-noise/y070-16b/900426527.pdf">https://www.env.go.jp/council/07air-noise/y070-16b/900426527.pdf</a> ）、委員より御意見をいただいたところです。環境省としては、引き続き国内外における科学的知見の集積に努めるとともに、当該ガイドラインで採用された知見や考え方を確認し、必要に応じて環境基準の再評価を検討してまいります。 |

③ 「自動車運送事業者等に係る自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための計画の提出方法等を定める省令」及び「自動車運送事業者等以外の事業者に係る自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための計画の提出方法等を定める命令」の双方に関する御意見  
(意見数 3)

| 番号. | 御意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                   | 意見数 | 御意見に対する考え方                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4   | ・「自動車使用管理計画において定期の報告等を求める事項のうち、・・・排出量の確認等の一部の項目について、・・・削除する。」 p2 とあるが、この削除には反対する。少なくとも実績報告は残しておくべきである。答申 p13「関係者の事務負担軽減の観点から・・・計画策定事務の合理化を検討することが望ましい。」とあることを直ちに実行するのは間違いである。関係者の事務負担軽減の観点から削除するという論理では法の精神を崩すことになる。また、残された項目がどの程度のものをか理解できるような説明が必要である。 | 3   | ・「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」においては、「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。」との総量削減基本方針の目標はほぼ達成され、また、将来予測によると、自動車単体対策の進捗等の総合的な成果により大気環境は改善傾向にあると推計されている。」とされており、こうした状況を踏まえて自動車使用管理計画の合理化について提言がなされているところです。<br>・答申を踏まえ、今回の改正では、自動車使用管理計画の低公 |

|  |  |  |                                                          |
|--|--|--|----------------------------------------------------------|
|  |  |  | 害車への代替やエコドライブの促進等の排出量の低減に資する項目を存置しつつ、事務負担の軽減を図ることとしています。 |
|--|--|--|----------------------------------------------------------|

④ その他の御意見（改正概要紙及び参考資料に関するもの）

（意見数 4）

| 番号. | 御意見の概要                                                                                                                                                                                                                                                     | 意見数 | 御意見に対する考え方                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5   | <ul style="list-style-type: none"> <li>対策地域の解除の考え方として、改廃に係る申出要件を整理したこと、及びその内容を追記すべきである。答申の「国においては、自動車 NOx・PM 法の第 6 条第 3 項及び第 8 条第 3 項に基づく、対策地域の指定の解除に係る申出があった場合には、①～③の留意事項を踏まえて慎重に審議を行う必要がある。」は、国の責務を明確にした重要な指摘である。その内容を示し、パブリックコメントの対象とすべきである。</li> </ul> | 1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」については、令和 4 年 2 月 10 日から同年 3 月 10 日にかけてパブリックコメントを実施し、取りまとめています。</li> <li>環境省としては、法第 6 条第 3 項及び第 8 条第 3 項に基づく対策地域の指定の解除に係る申出があった場合には、「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」を踏まえて慎重に審査をまいります。</li> </ul>                                                                        |
| 6   | <ul style="list-style-type: none"> <li>基本方針の目標はほぼ達成されたと評価された一方で、... 引き続き現行の施策を継続する必要。基本方針における施策の追加・修正は必要ない。自動車使用管理計画については、計画項目等の見直しを行うことが望ましい。とあり、現行の施策を継続するという答申であり歓迎する。</li> </ul>                                                                       | 2   | <ul style="list-style-type: none"> <li>御意見は参考にさせていただきます。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 7   | <ul style="list-style-type: none"> <li>「基本方針における施策の追加・修正は必要なく、目標を維持・継続することが適当である。」とした根拠を明らかにしてください。</li> </ul>                                                                                                                                             | 1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について（答申）」の 5 章（3）「総量削減基本方針に定める目標及び定める施策」に記載の通りです（以下、関係部分抜粋）。 <ul style="list-style-type: none"> <li>（3） 総量削減基本方針に定める目標及び定める施策 <p>大気環境は、常時監視測定局の安定的・継続的な達成、対策地域全体での面的評価の結果、おおむね環境基準を確保できていると評価できる。排出ガス量について総量削減計画における基準 14 年度と目標年度である令和 2 年度を比較し</p> </li> </ul> </li> </ul> |

|  |  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  | <p>た場合、8都府県全体でNO<sub>x</sub>は59.9%、PMは48.7%と大きく削減されており、自動車単体対策をはじめとする現在取り組んでいる各種施策が有効に機能しているといえる。また、大気環境状況の将来予測においても、規制を継続した場合と廃止された場合の双方ともに長期的に改善傾向にあることを踏まえると、今後新たな規制措置を追加的に設ける必要はない。一方で、現状を悪化させない観点から、これまで実施して来た施策のうち、効果が高いと考えられる自動車単体対策を中心として、これまで実施して来た施策に継続して取り組んでいく必要がある。</p> <p>以上のことから、総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である。</p> |
|--|--|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|