なお、水環境を総合的に評価する指標や水量、水生生物等、水辺地についても、それぞれの良好な状態を的確に表すことができる指標の検討を進める。

【主に水質に関する補助的指標】
・水質等のモニタリング地点
・主要な閉鎖性水域における汚濁負荷量
・廃棄物の海洋投入処分量

【主に水量に関する補助的指標】
・再生水の利用量
・湧水の把握件数
・森林面積（育成単層林、育成複層林、天然生林）
・保安林面積
・弾力的管理を行うダム数
・雨水貯留浸透施設の設置数

【主に水生生物等・水辺地に関する補助的指標】
・水環境の保全の観点から設定された水辺地の保全地区等の面積
・主要な閉鎖性海域の干潟・藻場面積
・生態系の保全の観点から田園自然環境の創造に着手した地域数
・里海の取組箇所数
・地域共同により農地周りの水環境の保全管理を行う面積
・都市域における水と緑の面的な確保状況を示す指標

【主に参画に関する補助的指標】
・全国水生生物調査の参加人数
・ホタレンジャーへの応募数

第８節　大気環境保全に関する取組

１．取組状況と課題

⑴　大気汚染

我が国における大気汚染については、様々な施策により、全体としては改善しつつあるが、まだなお多くの課題が残されている。都市部では依然としてNO_2の環境基準が達成されていない地域が残存しているほか、光化学オキシダントについては、その環境基準達成率は１％に満たない。平成21年９月に環境基準が設定されたＰM2.5については、測定データから、全国的に環境基準を超える可能性が示唆されているところである。

アスベストについては、近年、解体建築物からの飛散事例が散見されているところであり、東日本大震災による被災地の復旧・復興に伴う解体建築物からの飛散・ばく露防止対策と合わせて、大きな課題である。

国際的には、東アジア地域において、急速な経済発展に伴う大気汚染物質の排出量が増加することで大気汚染が深刻化している。また、近年我が国への黄砂飛来頻度が増加傾向にあり、黄砂に付着する有害物質の影響も指摘されている。

①大都市地域における大気汚染

NO_2や浮遊粒子状物質（ＳＰＭ）に係る大気汚染の状況については、自動車の単体規制や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_x・ＰM法）、低公害車の普及促進により、全体としては改善傾向にあり、環境基準をおおむね達成している。しかしながら、NO_2については環境基準を達成していない地点が引き続き残存している。ＳＰMについても、環境基準が継続的・安定的に達成されているかどうかに関し、引き続き状況を監視することが必要である。

なお、従来は増加傾向を示していた自動車の保有台数や走行量はここ数年減少傾向にあること、また、今後のエネルギー制約の増大と人口減少・高齢化も踏まえた、環境にやさしい交通の確保策を検討する必要がある。

②光化学オキシダント

主要な原因物質である揮発性有機化合物（ＶＯＣ）については、固定発生源に係る規制と自主的取組により排出量が平成22年度までに平成12年度比で３割以上削減される見込みであるが、光化学オキシダントの一般環境中の濃度に顕著な改善は見られず、その環境基準達成率は１％に満たない。

このため、光化学オキシダント濃度の動向等の実態把握及び生成機構の解明に係るさらに詳細な調査並びに新たな科学的知見の収集等を推進するとともに、光化学オキシダント及びその原因物質の排出インベントリの作成や予測シミュレーションモデルの構築に係る取組を強化し、これらの結果を踏まえた光化学オキシダントに係る対策のあり方を検討することが必要である。また、当該検討に当たっては、国内での対策効果が及ばない東アジア地域からの広域大気汚染の影響も考慮する必要がある。

③ＰM2.5

環境基準が設定され、常時監視（質量濃度測定、成分分析）体制が構築されつつあるＰM2.5については、大気汚染状況のより一層の把握を進めるため、常時監視体制の更なる整備を推進する必要がある。

また、光化学オキシダントと同様に、ＰM2.5についても、濃度の動向等の実態把握や生成機構の解明に係る調査等の推進や、その原因物質の排出インベントリの作成や予測シミュレーションモデルの構築に係る取組等の強化が必要である。さらに、東アジア地域からの広域大気汚染の影響も踏まえた対策のあり方について、検討が必要である。

④広域大気汚染

これまで、科学的知見の充実、東アジア酸性雨モニタリングネットワーク（ＥＡＮＥＴ）や日中韓三カ国環境大臣会合（ＴＥMM）の下での黄砂・光化学オキシダントに関する国際協力を実施してきた。東アジア地域での大気汚染に対処するには、より一層の国際協力の推進が必要である。

また、酸性雨、光化学オキシダント、ＰM2.5及び黄砂について、測定技術の向上も含めた国内外のモニタリング体制の充実や、排出源、輸送・沈着メカニズム及び物理的・化学的特性の解明など、科学的知見の充実が必要である。

さらに、東アジア地域における広域的な大気環境管理の実現に向けた施策を展開していくことが重要である。

⑤アスベスト

平成17年12月に取りまとめられた「アスベスト問題に係る総合対策」を踏まえ、これまでに、「アスベストの全面禁止措置」をはじめ、「既存施設におけるアスベストの除去等」、「解体時等の飛散・ばく露の防止」、「アスベスト廃棄物の適正な処理」等の措置を推進してきたところである。

すでにアスベスト含有製品が製造禁止されたものの、アスベストの主要排出源である民間建築物の解体は今後も続き、その件数は、平成40年頃にピークを迎えると推定されていることや、アスベストによる健康影響は数十年の期間を経て顕在化し、発症後の原因究明が困難になることを踏まえ、今後とも、アスベストの飛散・ばく露防止対策の徹底が重要となってくる。

また、東日本大震災の被災地におけるアスベストに係る環境モニタリングや、アスベストの飛散・ばく露防止対策から得られた知見を今後の対策にいかしていく必要がある。

⑵　騒音等の生活環境

①交通に起因して生ずる騒音

自動車交通や新幹線鉄道など交通に起因して生ずる騒音（以下「交通騒音」という。）への対策は、現に発生している騒音問題に対する発生源対策及びばく露側の対策に加え、新たな交通騒音問題の発生を回避するための土地利用対策の三本柱で実施してきている。