ACSES ニュースレター_２４１９号（2022 年 11 月 29 日）

発行：NPO 法人教育研究機関化学物質管理ネットワーク（ACSES）事務局

―目次（23 頁）―

[1] 化学物質関係事故、事件関係
◇その他の事故、事件
・工場で設備点検中 3 人が木くずに埋まり全員救出も 2 人死亡 三重〈放送報道〉
・大阪市立大学病院、３年前の医療事故を公表せず　当時７９歳男性患者が手術後に心肺停止〈放送報道〉
□大災害、原発事故対策
[福島原発事故]
・東京電力福島第一原子力発電所の ALPS 処理水の取扱いに関する在京外交団等向けのテレビ会議説明会を開催しました〈経済産業省〉
[原子力施設全般]
・「停止期間除外」を大筋了承　原発６０年超運転へ―建て替えに次世代原発・経産省会議〈Web報道〉
・次世代原発の新増設・建て替え推進　経産省が審議会に方針示す〈新聞報道〉
・廃止原発建て替え、経産省が計画案　60年超運転も可能に〈新聞報道〉
・埋め立て期間、３回目の延長許可　中国電の上関原発予定地―山口県〈Web報道〉
[2] [特集] 新型コロナウイルス感染症
[状況]
◇省庁発表
[対策・予防]
◇省庁発表
◇ワクチン、検査薬、治療薬等
[3] 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
◇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一部を改正する政令（政令第 361 号）〈官報〉
◇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一部を改正する命令（内閣府府・総務省・法務省・外務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第 1 号）〈官報〉
◇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の一部を改正する省令（国土交通省・環境省令第 4 号）〈官報〉
◇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を変更する件（環境省告示第 90 号）〈官報〉
[4] 労働基準法施行規則の一部を改正する省令（厚生労働省令第 158 号）〈官報〉
[5] 温暖化対策関係
◇質の高い炭素市場構築に向けた「パリ協定６条実施パートナーシップ」を立ち上げました〈環境省〉
[6] 環境安全関係
◇特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（政令第 359 号）〈官報〉
◇特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第 360 号）〈官報〉
[7] 調査、公募、意見募集等
[公募、意見募集等]　１件　　[公募結果、意見募集結果]　１件
[8] 関連会議等の開催案内、開催記録・報告、資料等
[開催案内]　３件　　[開催記録、報告、資料等]　２件

葉黒草（ハグロソウ）

[9] その他
◇インフルエンザ、感染症関係：８件
[付録]
◇増えてる「梅毒」、マッチングアプリやＳＮＳでの出会いが原因なの？ 過去最多の１万人超えの性感染症、専門家に聞いてみた〈Web 報道〉

****

[1] ***化学物質関係事故、事件関係***

◇その他の事故、事件

・工場で設備点検中 3 人が木くずに埋まり全員救出も 2 人死亡 三重
＜NHK　2022 年 11 月 28 日＞　https://www3.nhk.or.jp/news/html/20221128/k10013905841000.html
28 日午前、三重県川越町にある建材メーカーの工場で、燃えた木くずを集めて冷却する設備の内部の点検を行っていた作業員 3 人が、上から落ちてきた木くずに埋まりました。その後、全員救出されましたが、2 人の死亡が確認されました。
28 日午前 11 時 20 分ごろ、三重県川越町にある建材メーカー「チヨダウーテ」の四日市工場から、作業員 3 人の救出を求める通報が消防にありました。
警察によりますと、3 人は屋外に設置された燃えた木くずを集めて冷却する設備の内部に入って点検を行っていたところ、上から落ちてきた木くずに埋まったということです。
会社によりますと、3 人は業務委託先の 30 代から 50 代の従業員だということです。
警察によりますと、これまでに 3 人全員が救出されましたが、このうち、30 代の男性と 50 代の男性の合わせて 2 人の死亡が確認されました。
もう 1 人は命に別状はないということです。
警察と消防が、事故の原因や詳しい状況を調べています。

・大阪市立大学病院、３年前の医療事故を公表せず　当時７９歳男性患者が手術後に心肺停止
＜読売テレビ　2022 年 11 月 25 日＞
https://news.yahoo.co.jp/articles/ae92b0b9e1935c4d2d57c5afe50f7f35441c1f7a
　３年前、当時の大阪市立大学病院が、患者が心肺停止となった医療事故を規定通りに公表していなかったことが２５日わかりました。
　関係者によりますと、大阪公立大学病院の前身、大阪市立大学病院で３年前、当時７９歳の男性患者が全身麻酔で手術を受けた後に、自ら医療機器を引き抜こうとしたことなどから、医師が鎮静薬などを投与しました。
　男性はその後、容体が急変し、一時心肺停止となりましたが、監視機器の設定ミスや、医師が看護師に投薬のリスクを伝えていなかったことなどから発見が遅れたということです。男性は低酸素脳症により、現在も意識不明となっています。
　病院の内規では、重大な医療事故の場合、「速やかに報道機関などを通じて公表する」と定められていますが、事故から１年半以上が経過した昨年８月にホームページ上に掲載したのみにとどまっていました。
　大阪公立大学病院は来週、会見を開くとしています。

□***大災害、原発事故対策***

[福島原発事故]

・東京電力福島第一原子力発電所の ALPS 処理水の取扱いに関する在京外交団等向けのテレビ会議説明会を開催し

ました

＜経済産業省　2022 年 11 月 28 日＞
https://www.meti.go.jp/press/2022/11/20221125006/20221125006.html?from=mj
---

[原子力施設全般]

・「停止期間除外」を大筋了承　原発６０年超運転へ―建て替えに次世代原発・経産省会議
＜時事通信　2022 年 11 月 28 日＞　https://sp.m.jiji.com/article/show/2857106

経済産業省は２８日、総合資源エネルギー調査会（経産相の諮問機関）の有識者会議を開いた。原発の６０年超の運転を可能にする制度改正で、運転期間から安全審査などにより停止していた期間を除く案が大筋で了承された。経産省は所管する電気事業法に規定を盛り込み、来年の通常国会に改正法案提出を目指す。

経産省は有識者会議で、今後の原子力政策の方向性をまとめた行動計画の原案を提示。次世代型原発の建設については、まずは廃炉決定した原発の建て替えを対象とすると明記した。

原発の運転期間は、２０１１年の東京電力福島第１原発事故後に原子炉等規制法が改正され、原則４０年、原子力規制委員会の認可で１回に限り最長２０年延長できると定められた。しかし、「最長６０年」では稼働原発が減少し続けるため、電力の安定供給や脱炭素化には、既存原発の最大限の活用が必要と判断。東電福島原発事故後の原子力政策を大きく転換する。

・次世代原発の新増設・建て替え推進　経産省が審議会に方針示す
＜毎日新聞　2022 年 11 月 28 日＞　https://mainichi.jp/articles/20221128/k00/00m/020/050000c

経済産業省は 28 日、今後の原子力政策について、安全性を高めた次世代原発の新増設・リプレース（建て替え）を推進する方針を同省の審議会に示した。最長 60 年と定められている原発の運転期間については、60 年超の運転を可能とする新ルール案も提示した。電力の安定供給と脱炭素化に向け、原発を長期的に活用する方向性を具体化した。

岸田文雄首相が 8 月の「グリーントランスフォーメーション（GX）実行会議」で、次世代原発の開発・建設と、60 年超への運転期間延長について検討を指示していた。政府・与党の調整や経産省審議会の議論を経て、年末の GX 実行会議で正式決定する見通し。

・**廃止原発建て替え、経産省が計画案　60 年超運転も可能に**
＜日経新聞　2022 年 11 月 28 日＞　https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUA2738F0X21C22A1000000/
経済産業省は 28 日、今後の原子力政策に関する計画案を審議会に示した。「新たな安全メカニズムを組み込んだ次世代革新炉の開発・建設を進めていく」と記し、まずは廃止が決まった原発の建て替えを具体化させていく方針を盛り込んだ。現行法で最長 60 年と定めた運転期間を延長できるようにすることも明記した。
電力の安定供給と脱炭素を中長期で両立させるための選択肢として、原子力の活用を推進する。東日本大震災以降、新増設や建て替えは想定していないとしてきた原発政策は転換点を迎えている。

経産省が示した行動計画案のポイント
再稼働
地域の理解を得る活動や避難計画の策定を国が支援
既存原発の活用
震災後の安全審査による停止期間を運転期間から除外し、実質的に60年超運転を可能に
次世代原発の開発・建設
まず廃止決定原発の建て替えを対象に、使用済み核燃料の処分などの進展踏まえ具体化
その他
プルサーマル推進自治体向け交付金創設
廃炉費確保へ電力会社が資金拠出
供給網維持へ海外プロジェクトへの参画支援

総合資源エネルギー調査会（経産相の諮問機関）の原子力小委員会で計画案を提示した。政府の GX（グリーントランスフォーメーション）実行会議で年末までに最終決定する。
「まずは廃止決定した炉の建て替えについて、（使用済み核燃料の処分などの）バックエンド問題の進展も踏まえ具体化を進める」とした。建て替え以外のケースは今後の状況を踏まえて検討する。震災前と比べた原発依存度を低減するというこれまでの方針は変えない。
国内で最後に建設した原発は 2009 年運転開始の北海道電力泊原発 3 号機（北海道）だ。建設経験のある技術者の退職が続き、部品などの供給網も弱くなってきている。政府として建て替え推進を打ち出すことで、実際に建設を判断する電力会社の投資決定を後押しする狙いがある。
想定されるのは従来と同様に原子炉を水で冷やす軽水炉と呼ばれる原発だ。三菱重工業は 9 月、関西電力など電力会社 4 社と新型の軽水炉を共同開発すると発表した。溶け出した核燃料が外部に漏れないよう原子炉容器の下に「コアキャッチャー」を備えるなどする。
新しい原発を建設しても営業運転できるのは早くても 30 年代になる見通し。政府・与党は電力の確保や脱炭素化の推進には既存の原発をさらに活用する方策も必要と考え、運転期間を延ばす方針だ。経産省も 28 日の行動計画案で方針を示した。
具体的には、原子力規制委員会による安全審査に合格していることを前提に、経産省が 40 年超の運転を認める仕組みに変える。最長 60 年とする骨格は維持しつつ、震災後の安全審査で停止していた期間などに限って運転期間から除外し、実質的に 60 年超の運転を可能にする。
23 年の通常国会で関連法案の提出をめざす。運転期間の上限を撤廃する案も検討したが、当面は見送る。
再稼働の推進も掲げた。国の職員で構成する「地域支援チーム（仮称）」を創設し、原子力災害に備えた地域の避難計画の策定や地域の理解を得るための活動を手助けする。東京電力ホールディングスの柏崎刈羽原発（新潟県）は東電に対する県民の不信感が強く、再稼働の同意につなげるのは容易ではない。
原発の研究開発の強化に向け、開発、設計から建設、運転までを指揮命令できる司令塔機能の確立を進める方針も打ち出した。寿命を迎えた原発の廃炉を着実に進めるため、電力会社が国の認可法人に拠出金を払い、資金を確保する制度も設ける。供給網の維持に向け、部品メーカーの海外建設案件への参画も後押しする。
原発の活用策は岸田文雄首相が 8 月に検討を指示し、経産省が関係する審議会で議論を続けていた。

・埋め立て期間、３回目の延長許可　中国電の上関原発予定地―山口県
＜時事通信　2022 年 11 月 28 日＞　https://sp.m.jiji.com/article/show/2857111
　山口県は２８日、中国電力が申請していた上関原発建設予定地（同県上関町）の海面埋め立て工事の期間延長について、２０２７年６月まで許可すると発表した。延長は３回目。県は前回許可時と同様、原発本体の着工時期の見通しが立つまで埋め立てを行わないよう求めた。
****

[2] *[特集] 新型コロナウイルス感染症*

[状況]

◇省庁発表

・新型コロナウイルス感染症の現在の状況について（令和４年11月27日版）
＜厚生労働省　2022年11月28日＞　https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_29433.html
・新型コロナウイルス感染症（変異株）の患者等の発生について（検疫）
＜厚生労働省　2022年11月28日＞　https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_29359.html
・新型コロナウイルス感染症の患者の発生について（検疫）
＜厚生労働省　2022年11月28日＞　https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_29430.html
---

[対策・予防]

◇省庁発表

・新型コロナウイルスに関する受診・相談センター／診療・検査医療機関等の情報を更新しました
＜厚生労働省　2022年11月28日＞

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryou/covid19-jyushinsoudancenter.html
・自費検査を提供する検査機関一覧を更新しました。
＜厚生労働省　2022年11月28日＞
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryou/covid19-jihikensa_00001.html
---

◇ワクチン、検査薬、治療薬等
・新型コロナワクチンのモデルナ社の追加接種用説明書を更新しました。
＜厚生労働省　2022 年 11 月 28 日＞
https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/vaccine_yoshinhyouetc.html
****

[3] ***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***

◇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一部を改正する政令（政令第 361 号）

［官報］ 令和 4 年 11 月 28 日　号外　第 253 号　26 頁
https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128g00253/20221128g002530026f.html

あらまし

◇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一部を改正する政令（政令第三六一号）（環境省）
１　総量削減計画
㈠　法第七条第一項の窒素酸化物総量削減計画は、令和九年三月までに二酸化窒素に係る大気環境基準が確保されるように、自動車排出窒素酸化物の削減目標量及び窒素酸化物総量削減計画の達成の期間を定めることとした。（第二条関係）
㈡　法第九条第一項の粒子状物質総量削減計画は、令和九年三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に係る大気環境基準が確保されるように、自動車排出粒子状物質の削減目標量及び粒子状物質総量削減計画の達成の期間を定めることとした。（第三条関係）
２　この政令は、令和六年四月一日から施行することとした。

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一部を改正する政令をここに公布する。

御　名　　御　璽

令和 4 年 11 月 28 日

内閣総理大臣　　岸田　文雄

政令第 361 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施行令の一部を改正する政令

内閣は、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）第七条第二項及び第九条第二項の規定に基づき、この政令を制定する。

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施行令（平成四年政令第三百六十五号）の一部を次のように改正する。第二条第一項及び第三条第一項中「平成三十三年三月」を「令和九年三月」に改める。

附　則

この政令は、令和六年四月一日から施行する。

内閣総理大臣　　岸田　文雄
国土交通大臣　　斉藤　鉄夫
環境大臣　　西村　明宏

◇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一部を改正する命令（内閣府府・総務省・法務省・外務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第１号）

［官報］ 令和４年11月28日　号外　第253号　27頁

https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128g00253/20221128g002530027f.html

○内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省令第１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）第三十三条及び第三十四条の規定に基づき、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一部を改正する命令を次のように定める。

令和４年11月28日

内閣総理大臣　岸田　文雄
総務大臣　松本　剛明
法務大臣　齋藤　健
外務大臣　林　芳正
財務大臣　鈴木　俊一
文部科学大臣　永岡　桂子
厚生労働大臣　加藤　勝信
農林水産大臣　野村　哲郎
経済産業大臣　西村　康稔
国土交通大臣　斉藤　鉄夫
環境大臣　西村　明宏

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一部を改正する命令

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（平成十四年内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省令第一号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定（以下「対象規定」という。）は、当該対象規定全体を改正後欄に掲げるもののように改め、改正前欄に掲げる対象規定で改正後欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを削り、改正後欄に掲げる対象規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを新たに追加する。

改　正　後	改　正　前
（対象自動車を使用する事業者による計画の提出） **第一条**　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。）第三十三条（法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除く。第三項において同じ。）の規定による計画の提出は、第一号から<u>第三号</u>までに掲げる事項及び<u>第四号</u>から<u>第六号</u>までに掲げる事項のうち特定事業者（法第三十四条に規定する特定事業者をいう。以下同じ。）が実施することとして選択した措置に係るものにつき定めた計画を、三年から五年程度の計画期間ごとに提出することにより行わなければならな	（対象自動車を使用する事業者による計画の提出） **第一条**　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。）第三十三条（法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除く。第三項において同じ。）の規定による計画の提出は、第一号から<u>第五号</u>までに掲げる事項及び<u>第六号</u>から<u>第九号</u>までに掲げる事項のうち特定事業者（法第三十四条に規定する特定事業者をいう。以下同じ。）が実施することとして選択した措置に係るものにつき定めた計画を、三年から五年程度の計画期間ごとに提出することにより行わなければならな

い。 一～三　（略） （削る） （削る） 四　（略） （削る） 五・六　（略） ２　前項第四号から第六号までに掲げる事項に係る目標年次は、計画期間が満了する年次とする。 ３　（略） （定期の報告） **第二条**　法第三十四条（法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除く。次項において同じ。）の主務省令で定める事項は、前年度における第一号に掲げる事項及び第二号から第四号までに掲げる事項のうち特定事業者が実施することとして選択した措置に係る事項とする。 一　（略） （削る） 二　（略） 三・四　（略） ２　（略）	い。 一～三　（略） 四　特定自動車に係る自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の排出量 五　前号に掲げる排出量の目標 六　（略） 七　特定自動車に対する排出ガス低減装置の装着に関する計画 七・八　（略） ２　前項第五号から第九号までに掲げる事項に係る目標年次は、計画期間が満了する年次とする。 ３　（略） （定期の報告） **第二条**　法第三十四条（法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除く。次項において同じ。）の主務省令で定める事項は、前年度における第一号及び第二号に掲げる事項並びに第二号から第六号までに掲げる事項のうち特定事業者が実施することとして選択した措置に係る事項とする。 一　（略） 二　特定自動車に係る自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の排出量 三　（略） 四　（略） 五・六　（略） ２　（略）

附　則

この命令は、公布の日から施行する。

◇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の一部を改正する省令（国土交通省・環境省令第４号）

［官報］　令和４年 11 月 28 日　号外　第 253 号　31 頁

https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128g00253/20221128g002530031f.html

○国土交通省、環境省令第４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）第四十三条第一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三十四条の規定に基づき、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の一部を改正する省令を次のように定める。

令和４年 11 月 28 日　　国土交通大臣　斉藤　鉄夫
環境大臣　西村　明宏

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の一部を改正する省令

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の一部を改正する省令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（平成十四年国土交通省、環境省令第二号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線

を付した部分のように改め、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定（以下「対象規定」という。）は、当該対象規定全体を改正後欄に掲げるもののように改め、改正前欄に掲げる対象規定で改正後欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを削り、改正後欄に掲げる対象規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを新たに追加する。

改　正　後	改　正　前
（対象自動車を使用する事業者による計画の提出） **第一条**　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。）第四十三条第一項の規定により読み替えて適用される法第三十三条の規定による計画の提出は、第一号から第五号までに掲げる事項及び第六号から第九号までに掲げる事項のうち特定事業者（法第四十三条第一項の規定により読み替えて適用される法第三十四条に規定する特定事業者をいう。以下同じ。）が実施することとして選択した措置に係るものにつき定めた計画を、三年から五年程度の計画期間ごとに提出することにより行わなければならない。 一～三　（略） （削る） （削る） 四　（略） （削る） 五・六　（略） ２　前項第四号から第六号までに掲げる事項に係る目標年次は、計画期間が満了する年次とする。 ３　（略） （定期の報告） **第二条**　法第四十三条第一項の規定により読み替えて適用される法第三十四条の環境省令、国土交通省令で定める事項は、前年度における第一号に掲げる事項及び第㈡号から第四号までに掲げる事項のうち特定事業者が実施することとして選択した措置に係る事項とする。 一　（略） 二　（略） （略） 三・四　（略） ２　（略）	（対象自動車を使用する事業者による計画の提出） **第一条**　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。）第四十三条第一項の規定により読み替えて適用される法第三十三条の規定による計画の提出は、第一号から第五号までに掲げる事項及び第六号から第九号までに掲げる事項のうち特定事業者（法第四十三条第一項の規定により読み替えて適用される法第三十四条に規定する特定事業者をいう。以下同じ。）が実施することとして選択した措置に係るものにつき定めた計画を、三年から五年程度の計画期間ごとに提出することにより行わなければならない。 一～三　（略） 四　特定自動車に係る自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の排出量 五　前号に掲げる排出量の目標 六　（略） 七　特定自動車に対する排出ガス低減装置の装着に関する計画 八・九　（略） ２　前項第五号から第九号までに掲げる事項に係る目標年次は、計画期間が満了する年次とする。 ３　（略） （定期の報告） **第二条**　法第四十三条第一項の規定により読み替えて適用される法第三十四条の環境省令、国土交通省令で定める事項は、前年度における第一号及び第二号に掲げる事項並びに第三号から第六号までに掲げる事項のうち特定事業者が実施することとして選択した措置に係る事項とする。 一　（略） 二　特定自動車に係る自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の排出量 三　（略） 四　特定自動車に対する排出ガス低減装置の装着の状況 五・六　（略） ２　（略）

附　則

この命令は、公布の日から施行する。

◇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を変更する件（環境省告示第90号）

［官報］ 令和４年11月28日　号外　第253号　31～36頁

https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128g00253/20221128g002530031f.html

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

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コ第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こと。

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

⑴　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。

⑵　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。

⑶　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。

⑷　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。

⑸　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ＯＴＳ）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□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ＯＴＳ）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。

⑹　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。

⑺　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ＯＴＳ）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諧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。

⑻　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係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。

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、従来の対策に加え、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っては、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

⑴　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。

⑵　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。

⑶　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

⑴　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。

⑵　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。

⑶　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。

⑷　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。

⑸　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。

⑹　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、交通渋滞をもたらし、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。

⑺　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

⑴　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。

⑵　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。

⑶　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１⑶②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

⑴　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。

⑵ 自営転換の推進

自営転換を推進する。

⑶ モーダルシフトの推進

モーダルシフトを推進する。

⑷ 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。

⑸ 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。

⑹ 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、交通渋滞をもたらし、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。

⑺ 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。

****

[4] <u>労働基準法施行規則の一部を改正する省令（厚生労働省令第 158 号）</u>

［官報］　令和４年 11 月 28 日　本紙　第 866 号　2～3 頁

https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128h00866/20221128h008660002f.html

○厚生労働省令第 158 号

労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号）第二十四条第一項の規定に基づき、労働基準法施行規則の一部を改正する省令を次のように定める。

令和４年 11 月 28 日　　厚生労働大臣　　加藤　勝信

労働基準法施行規則の一部を改正する省令

労働基準法施行規則（昭和二十二年厚生省令第二十三号）の一部を次の表のように改正する。

（傍線部分は改正部分）

―「改正後」と「改正前」が併記されているが、紙面の都合上、「改正後」のみ掲載した。＜ACSES 事務局＞―

改　正　後
第七条の二　使用者は、労働者の同意を得た場合には、賃金の支払について次の方法によることができる。ただし、第三号に掲げる方法による場合には、当該労働者が第一号又は第二号に掲げる方法による賃金の支払を選択することができるようにするとともに、当該労働者に対し、第三号イからへまでに掲げる要件に関する事項について説明した上で、当該労働者の同意を得なければならない。 一・二　（略） 三　資金決済に関する法律（平成二十一年法律第五十九号。以下「資金決済法」という。）第三十六条の二二項に規定する第二種資金移動業（以下単に「第二種資金移動業」という。）を営む資金決済法第二条第三項に規定する資金移動業者であつて、次に掲げる要件を満たすものとして厚生労働大臣の指定を受けた者（以下「指定資金移動業者」という。）のうち当該労働者が指定するものの第二種資金移動業に係る口座への資金移動 イ　賃金の支払に係る資金移動を行う口座（以下単に「口座」という。）について、労働者に対して負担する為替取引に関する債務の額が百万円を超えることがないようにするための措置又は当該額が百万円を超えた場合に当該額を速やかに百万円以下とするための措置を講じていること。 ロ　破産手続開始の申立てを行つたときその他為替取引に関し負担する債務の履行が困難となつたときに、口座について、労働者に対して負担する為替取引に関する債務の全額を速やかに当該労働者に弁済することを保証する仕組みを有していること。 ハ　口座について、労働者の意に反する不正な為替取引その他の当該労働者の責めに帰することができない理由で当該労働者に対して負担する為替取引に関する債務を履行することが困難となつたことにより当該債務について当該労働者に損失が生じたときに、当該損失を補償する仕組みを有していること。 ニ　口座について、特段の事情がない限り、当該口座に係る資金移動が最後にあつた日から少なくとも十年間は、労働者に対して負担する為替取引に関する債務を履行することができるための措置を講じていること。 ホ　口座への資金移動が一円単位でできるための措置を講じていること。 ヘ　口座への資金移動に係る額の受取について、現金自動支払機を利用する方法その他の通貨による受取ができる方法により一円単位で当該受取ができるための措置及び少なくとも毎月一回は当該方法に係る手数料その他の費用を負担することなく当該受取ができるための措置を講じていること。 ト　賃金の支払に関する業務の実施状況及び財務状況を適時に厚生労働大臣に報告できる体制を有すること。 チ　イからトまでに掲げるもののほか、賃金の支払に関する業務を適正かつ確実に行うことができる技術的能力を有し、かつ、十分な社会的信用を有すること。 ②・③　（略） 第七条の三　前条第一項第三号の厚生労働大臣の指定（第七条の六から第七条の八までにおいて単に「指定」という。）を受けようとする者は、申請書に、第二種資金移動業を営むこと及び同号イからチまでに掲げる要件を満たすことを証する書類を添えて、厚生労働大臣に提出しなければならない。 第七条の四　指定資金移動業者は、第七条の二第一項第三号イからチまでに掲げる要件に係る事項のいずれかを変更するときは、あらかじめ、その旨を厚生労働大臣に届け出なければならない。 （新設） ②　指定資金移動業者は、資金決済法第四十一条第一項の規定による変更登録又は同条第三項若しくは第四項の規定による変更の届出を行つたときは、遅滞なく、その旨を厚生労働大臣に届け出なければならない。 第七条の五　厚生労働大臣は、賃金の支払に関する業務の適正かつ確実な実施を確保するために必要があると認めるときは、指定資金移動業者に対し、賃金の支払に関する業務の実施状況及び財務状況に関し報告を求め、又は必要な措置を求めることができる。 第七条の六　厚生労働大臣は、指定資金移動業者が次のいずれかに該当するときは、指定を取り消すことができる。 一　資金決済法第五十五条又は第五十六条第一項若しくは第二項の規定による処分が行われたとき。

二　前号のほか、第七条の二第一項第三号イからチまでに掲げる要件を満たさなくなつたとき。
三　不正の手段により指定を受けたとき。
②　厚生労働大臣は、前項の規定により指定の取消しをしたときは、その旨を公告しなければならない。
第七条の七　指定資金移動業者は、次のいずれかに該当するときは、遅滞なく、その旨を厚生労働大臣に届け出なければならない。
一　指定を辞退しようとするとき。
二　資金決済法第六十一条第一項の規定による届出をしたとき。
三　指定資金移動業者が指定を辞退したときは、当該指定は、その効力を失う。
四　指定資金移動業者が指定を辞退しようとするときは、その日の三十日前までに、その旨を公告するとともに、全ての営業所の公衆の目につきやすい場所に掲示しなければならない。
五　指定資金移動業者は、前項の規定による公告をしたときは、直ちに、その旨を厚生労働大臣に届け出なければならない。
第七条の八　指定資金移動業者について、第七条の六第一項の規定により指定が取り消された場合において、使用者の賃金の支払の義務の履行を確保するため必要があると厚生労働大臣が認めるときは、指定資金移動業者であつた者については、なお指定資金移動業者とみなして、第七条の二第一項及び第七条の五の規定を適用する。

附　則

この省令は、令和五年四月一日から施行する。

****

[5] ***温暖化対策関係***

◇質の高い炭素市場構築に向けた「パリ協定６条実施パートナーシップ」を立ち上げました

＜環境省　2022 年 11 月 28 日＞　https://www.env.go.jp/press/press_00902.html

****

[6] ***環境安全関係***

◇特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（政令第 359 号）

［官報］　令和４年 11 月 28 日　号外　第 253 号　26 頁

https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128g00253/20221128g002530026f.html

あらまし

◇特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（政令第三五九号）（環境省）

特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律の一部を改正する法律（令和四年法律第四二号）の施行期日は、令和五年四月一日とすることとした。

◇特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第 360 号）

［官報］　令和４年 11 月 28 日　号外　第 253 号　26 頁

https://kanpou.npb.go.jp/20221128/20221128g00253/20221128g002530026f.html

あらまし

◇特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第三六〇号）（環境省）

１　特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律の一部を改正する法律（令和四年法律第四二号）の施行に伴い、次に掲げる生物の個体を要緊急対処特定外来生物とすることとした。（第四条、別表第四及び別表第五関係）

㈠　ソレノプスィス・ゲミナタ種群、ソレノプスィス・サエヴィスィマ種群、ソレノプスィス・トゥリデンス種群及びソレノプスィス・ヴィルレンス種群（以下「ヒアリ類四種群」という。）に属する種に属する生物の個体

㈡　ヒアリ類四種群に属する種とヒアリ類四種群に属する他の種の交雑により生じた生物（その生物の子孫を含む。）の個体

２　この政令は、令和五年四月一日から施行する ことした。

****

[7] ***調査、公募、意見募集等***

[公募、意見募集等]

◇人を対象とする生命科学・医学系研究に関する倫理指針の一部を改正する件（概要）に関するパブリックコメント（意見公募手続）を実施します

＜文部科学省　2022 年 11 月 28 日＞　http://mailmaga.mext.go.jp/c/agmRadab7dwikQbF

[公募結果、意見募集結果]

◇令和４年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（ナッジ手法の社会実装促進事業）２次公募の採択案件について

＜環境省　2022 年 11 月 28 日＞　https://www.env.go.jp/press/press_00879.html

****

[8] ***関連会議等の開催案内、記録・報告、資料等***

[開催案内]

・薬事・食品衛生審議会　再生医療等製品・生物由来技術部会を開催します　　12 月 12 日

＜厚生労働省　2022 年 11 月 28 日＞　https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_29382.html

https://www.mhlw.go.jp/content/11121000/001016444.pdf

・原子力損害賠償紛争審査会（第 61 回）の開催について　　12 月 5 日

http://mailmaga.mext.go.jp/c/agmRadab7dwikQbJ

1. 中間指針第五次追補策定に向けた論点について
2. その他

・研究環境基盤部会 学術研究の大型プロジェクトに関する作業部会（第 11 期 18 回）の開催について

12 月 7 日

＜文部科学省　2022 年 11 月 28 日＞　http://mailmaga.mext.go.jp/c/agmRadab7dwikQbK

1. 次期ロードマップの策定について＜公開＞
2. 大規模学術フロンティア促進事業の年次計画の変更について＜非公開＞
3. その他

[開催記録、報告、資料等]

・原子力損害賠償紛争審査会（第 60 回）　配付資料　　11 月 28 日

＜文部科学省　2022 年 11 月 28 日＞　http://mailmaga.mext.go.jp/c/agmRadab7dwikQbG

・「農林水産省鳥インフルエンザ防疫対策本部」の開催について　　11月28日

＜農林水産省　2022年11月28日＞　https://www.maff.go.jp/j/press/syouan/douei/221128_5.html

****

[9] ***その他***

◇***インフルエンザ、感染症関係***

・増えてる「梅毒」、マッチングアプリやＳＮＳでの出会いが原因なの？ 過去最多の１万人超えの性感染症、専門家に聞いてみた

＜共同通信　2022 年 11 月 28 日＞　https://nordot.app/967986597306056704?c=39546741839462401

-----＞ 末尾［付録］

・家きんにおける高病原性鳥インフルエンザ発生状況について　（疑似患畜、千葉県香取市）

＜環境省　2022 年 11 月 28 日＞　https://www.env.go.jp/press/111080_00010.html

・宮城県で確認された高病原性鳥インフルエンザの疑似患畜（国内16例目）の遺伝子解析及びNA亜型の確定について
＜農林水産省　2022年11月28日＞　https://www.maff.go.jp/j/press/syouan/douei/221128_4.html
・青森県で確認された高病原性鳥インフルエンザの疑似患畜（国内13例目）の遺伝子解析及びNA亜型の確定について
＜農林水産省　2022年11月28日＞　https://www.maff.go.jp/j/press/syouan/douei/221128_3.html
・香川県で確認された高病原性鳥インフルエンザの疑似患畜（国内14例目）の遺伝子解析及びNA亜型の確定について
＜農林水産省　2022年11月28日＞　https://www.maff.go.jp/j/press/syouan/douei/221128_2.html
・香川県で確認された高病原性鳥インフルエンザの疑似患畜（国内15例目）の遺伝子解析及びNA亜型の確定について
＜農林水産省　2022年11月28日＞　https://www.maff.go.jp/j/press/syouan/douei/221128.html
・鹿児島県における高病原性鳥インフルエンザの疑似患畜の確認及び「農林水産省鳥インフルエンザ防疫対策本部」の持ち回り開催について
＜農林水産省　2022年11月26日＞　https://www.maff.go.jp/j/press/syouan/douei/221127.html

・鳥インフル、異例の感染ペース　今季はや１８例、防疫徹底を
＜時事ドットコム　2022年11月27日＞　https://www.jiji.com/jc/article?k=2022112600320&g=eco
　致死率の高い高病原性鳥インフルエンザの感染が、例年にないペースで広がっている。今季は２６日までに１２道県の家禽（かきん）農家で１８例発生しており、世界的流行を踏まえれば今後さらに拡大する可能性は高い。農林水産省は感染防止に向け防疫対策の徹底と早期発見を呼び掛けている。
　今季は、これまでで最も早い１０月２８日に岡山県と北海道の農場で感染が判明した。１１月には香川や茨城、兵庫などで断続的に発生。殺処分数は現時点で計約２８９万羽に及び、早くも昨シーズン全体の約１８９万羽を超えた。
　鳥インフルは世界的にも大流行している。米国は今年、過去最多となる５０５４万羽の感染を確認。欧州では、ウイルスを運んでくる渡り鳥がいなくなる夏場も感染が途切れなかった。日本への影響を懸念する声は強い。
　鶏卵価格の動向も不安視される。国内で最も多く発生したのは２０２０年度シーズンの１８県５２例。殺処分された約９８７万羽の大半が採卵鶏で、全体の約５％に及んだことから鶏卵価格は直近の最高値だった１７年度に次ぐ水準まで上昇した。
　日本養鶏協会によると、１１月２５日時点の標準取引価格は１キロ２５９円で、昨年度の最高値（２５６円）を上回る。ウクライナ危機の影響で飼料代も高騰しており、「物価の優等生」とされる鶏卵の価格にも上昇圧力がのしかかっている。
　農水省によると、今シーズン殺処分された鶏などのうち採卵鶏は約２２０万羽で、全体の１％強にとどまる。野村哲郎農水相は「大きな影響はない」としているが、感染が広がれば需給にも影響が出かねず、同省は「衛生管理を徹底するしかない」と神経をとがらせている。

鳥インフルエンザ
＜時事ドットコム　2022年11月26日＞　https://www.jiji.com/jc/article?k=2022112600321&g=tha
　鳥インフルエンザ　インフルエンザウイルスによる鳥類の病気。主に渡り鳥が飛来する秋から翌年春にかけてまん延する傾向にある。家畜伝染病予防法により、致死率の高い高病原性と毒性の弱い低病原性に区別。高病原性の疑いがあると判断されれば、感染拡大を防ぐため、同法に基づく殺処分や消毒などの防疫措置が講じられる。食品安全委員会によると、鶏肉や鶏卵を食べることで人が鳥インフルエンザに感染する可能性はない。
****
[付録]
◇増えてる「梅毒」、マッチングアプリやＳＮＳでの出会いが原因なの？ 過去最多の１万人超えの性感染症、専門家に聞いてみた　*上記［9］関係*

＜共同通信　2022 年 11 月 28 日＞　https://nordot.app/967986597306056704?c=39546741839462401

性的な接触でうつる性感染症「梅毒」。今年報告された感染者数が累計で１万人を超えました。現在の調査方法になった１９９９年以降、年間で１万人を超えたのは初めてです。１０年ほど前から減少した年もありましたが全体的に増加傾向で、昨年も８千人弱と最多を更新していました。性風俗産業の利用者や従事者でなくても感染者は見つかっています。過去にはインバウンド（訪日客）による持ち込みによって広がっているとのうわさもありましたが、今は国内で感染の連鎖が起きているようです。マッチングアプリや交流サイト（ＳＮＳ）の広がりで出会いの方法が変わってきたことも影響しているのではないかという見方もあります。どのようなリスクがあり、何に気を付ければ良いのでしょうか。専門家に聞いてみました。

▽男性では２０～５０代、女性は２０代

梅毒とはどんな病気でしょうか。原因は梅毒トレポネーマという菌です。性器や口などの性的な接触でうつります。妊婦が感染すると、母子感染して生まれた子が先天梅毒になり、発育不全や難聴につながることがあります。感染しておよそ３週間の「１期」は陰部や口などに赤み、しこりやリンパ節の腫れなどの症状が出ることがあります。痛みがないことも多いそうです。そういった場合にも他の人に広げる恐れはあります。数週間～数カ月後の「２期」は赤い発疹などの症状が全身に広がるなどの症状が出ます。適切な治療を受けないと数年後に臓器に影響が出て、死に至る危険性があります。

報告された感染者数は２０１３、１４年は千人台でしたがだんだんと増えています。

患者はどういった人に多いのでしょうか。国立感染症研究所が１０月に公表した「感染症発生動向調査で届け出られた梅毒の概要」によると、東京や大阪など大都市圏を中心に季節を問わず感染者は報告されています。年齢別では男性は２０～５０代と幅広く、女性は２０代が多くなっていました。

異性間の接触があったケースの方が同性間よりも届け出数が多く、右肩上がりとなっています。性風俗産業との関連を聞いたところ、男性の利用歴のある人、女性の従事歴のある人はやや多いものの、利用歴や従事歴のない人でもかなりの数が見つかっていました。

この年齢層が意味することははっきりとは分かっていません。神戸大学の重村克巳准教授（泌尿器科学）は「梅毒は昔の病気、同性間、一部の職業の人にだけというイメージがあったかもしれません。今は特定の人にだけ起こる病気ではありません。社会的な問題として捉える必要があります」と話しています。

▽海外からの流入説とＳＮＳ関与説

社会的な背景について大きく２つの説があります。インバウンドから広がっているという「海外流入説」と「ＳＮＳ（やマッチングアプリ）関与説」です。

海外流入説は日本より有病率が高い国からの旅行者が性風俗産業を利用して感染が広がったのではないかというものです。ただ新型コロナウイルス感染症の流行で水際対策が強化されてからも増えています。もし過去にそういうことがあっても既に感染者が年間１万人以上見つかっている今は国内で感染の連鎖が起きているのは明らかで、対策を急ぐ必要があります。

少し古いデータではありますが、海外からの流入よりＳＮＳ関与説の方が有力なのではないかとの分析結果もあります。利根中央病院（群馬県沼田市）の産婦人科の鈴木陽介医師らの研究で、２０１７年の都道府県別の感染者数と外国人旅行者数の関係性を調べたところ、海外流入説を支持する結果は得られませんでした。人口当たりの外国人旅行者が多かったのは北海道、東京、山梨、京都、沖縄でしたが、東京以外の感染者数は他の県と比べてあまり高くありませんでした。さらに在留外国人などについても調べましたが明確な関係性はみられませんでした。

一方、分析でマッチングアプリの利用率が高い都道府県と人口当たりの梅毒の感染者数には関係性がみられました。他にもマッチングアプリの利用とリスクのある性行為や性感染症の経験の関係性を示唆する研究はあります。

直接的な因果関係があるかどうかまで証明できたわけではありません。ただ鈴木医師はマッチングアプリやＳＮＳを含むさまざまな方法で新しい出会いがあり、性的な接触をする場合には「感染するリスクが上がることは間違いない」とみています。「ある程度、梅毒が広がってしまったので普通の性行為やそれに似た行為で気づかないうちにかかる可能性がある状況です」と注意喚起しています。

▽予防にはコンドームの適正な使用を

もし感染が疑われる症状が出たり、血液検査で感染が確認されたりしたらどうなるのでしょうか。治療には抗菌薬が使われ、飲み薬や注射薬があります。早期の梅毒なら１回で済む注射薬も新たに使えるようになりました。早期に治療すればほとんどの人が治りますが、例えば飲み薬は検査をして問題がないと判断されるまで数週間飲み続ける必要があります。途中で勝手に薬をやめたり、放置したりすると危険です。再発を繰り返す人もいます。

予防にはコンドームの適切な使用が有効です。鈴木医師はかからないのが一番としつつ、「梅毒に限らず、性感染症への罹患の不安を感じたら、検査キットを使ってもよいので調べましょう。症状がある、相手が診断された場合は医療機関を受診しましょう」と呼びかけています。

********** 以上 **********