のとおり着実な成果を上げている。

(1) 二酸化窒素

二酸化窒素に係る環境基準達成率は、一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）において最近6か年（平成18年度から平成23年度まで）連続して100%達成している。自動車排出ガス測定局（以下「自排局」という。）においては、改善傾向にあり、平成20年度以降は達成率が8割を超えている。直近の平成23年度において非達成局は1局のみとなっている。

年度		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
一般局	測定地点数	44	44	44	44	44	44	43	43	43	44	43	44
	達成地点数	41	40	41	43	44	43	43	43	43	44	43	44
	達成率 (%)	93	91	93	98	100	98	100	100	100	100	100	100
自排局	測定地点数	35	34	35	34	34	34	34	34	34	35	35	35
	達成地点数	15	11	13	18	16	19	21	25	29	31	32	34
	達成率 (%)	43	32	37	53	47	56	62	74	85	89	91	97

(2) 浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質に係る環境基準達成率は、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（平成12年東京都条例第215号。以下「環境確保条例」という。）によるディーゼル車規制を開始後急速に向上し、平成16年度以降については一般局及び自排局とも97%以上である。一般局では、平成19年度から平成23年度までの5か年は、連続して100%達成している。自排局における平成23年度の非達成の1局は、1日平均値が環境基準を2日連続して超えたことによるものであり、年平均濃度は、平成22年度と比べて改善傾向にある。

年度		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
一般局	測定地点数	47	47	47	47	47	47	46	46	46	47	46	47
	達成地点数	46	12	19	24	47	47	45	46	46	47	46	47
	達成率 (%)	98	26	40	51	100	100	98	100	100	100	100	100
自排局	測定地点数	35	34	35	34	34	34	34	34	34	35	35	35
	達成地点数	10	0	0	4	33	34	34	34	34	35	35	34
	達成率 (%)	29	0	0	12	97	100	100	100	100	100	100	97

3 総量削減目標

本計画目標を達成するため、ディーゼル車規制などの単体対策を推進するとともに、低公害車の普及促進、交通量対策、道路ネットワークの整備等の施策を実施し、対策地域において排出される窒素酸化物及び粒子状物質排出の量を表2-1及び表2-2に掲げる量に削減する。

表 2-1 窒素酸化物に係る総量削減目標

(単位：t/年)

発生源	平成 22 年度 実績	平成 27 年度 中間目標	平成 32 年度 目標
全 体	※ 1 49,700	37,000	※ 3 32,200
自動車排出ガス	※ 2 24,500	12,700	※ 4 9,900

※1：対策地域において大気中に排出される窒素酸化物の総量

※2：対策地域において大気中に排出される自動車排出窒素酸化物の総量
(暖気時及び冷気時における排出量の合算)

※3：自動車対策、工場・事業場等の対策による目標量

※4：自動車対策による目標量

表 2-2 粒子状物質に係る総量削減目標

(単位：t/年)

発生源	平成 22 年度 実績	平成 27 年度 中間目標	平成 32 年度 目標
全 体 (一次粒子)	※ 1 3,360	3,090	※ 3 2,680
自動車排出ガス	※ 2 710	630	※ 4 580
二次生成粒子を含む 粒子状物質全排出量※ 5	8,790	7,810	6,480

※1：対策地域において大気中に排出される粒子状物質の総量

※2：対策地域において大気中に排出される自動車排出粒子状物質の総量
(暖気時及び冷気時排出量並びにブレーキ・タイヤ摩耗の合算)

※3：自動車対策、工場・事業場等の対策による目標量

※4：自動車対策による目標量

※5：「二次生成粒子を含む粒子状物質全排出量」は、二次生成に寄与する各汚染物質（硫黄酸化物(SO_x)、窒素酸化物(NO_x)、炭化水素(HC)、塩化水素(HCl))の各総量に基づき算出したものである。

なお、表 2-1 及び表 2-2 に掲げる目標量は、平成 22 年度における都の交通量等の実績値をもとに「平成 23 年度総量削減対策の在り方検討業務(環境省)」において示された目標量の算出手法により算出している。

4 計画の期間

本計画の期間は、平成 33 年 3 月 31 日までとする。

第 3 計画達成の方途

計画の目標を達成するため、次の施策を実施する。

なお、自動車以外の発生源についても国、都及び関係機関の連携により、窒素酸化物及び粒子状物質の排出低減対策を推進する。

1 自動車単体対策の強化等

(1) 自動車排出ガス低減対策の着実な推進

都は、これまで、環境確保条例に基づくディーゼル車の走行規制、低公害・低燃費車の導入義務付け等の施策により大気汚染の改善に取り組み、着実な成果を上げている。更なる改善を図り、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準を全測定局で達成するために、国、都及び関係機関との連携により各施策を推進していく。

ア ディーゼル車の走行規制

環境確保条例では平成15年10月から、乗用車を除く、トラックやバスなどのディーゼル車のうち、粒子状物質の排出基準を満たさない車両に対し、都内での運行を禁止している。

また、平成18年4月からは排出基準を強化し、国の新短期規制値と同じ値を適用した2段階目の規制を実施している。

都は、今後も規制の徹底を図るため、路上や物流拠点での車両検査、首都高速道路や幹線道路等でのビデオカメラによる走行車両の撮影、事業所への立入検査、都民等からの通報による調査を行う。

また、違反車両を使わせない取組として都、区市町が発注する配送・工事や都施設の利用等において規制適合車の使用を徹底する。

さらに、九都県市（埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市及び相模原市をいう。以下同じ。）で連携協力して、路上一斉取締り等を実施し、ディーゼル車の走行規制に取り組んでいく。

イ 粒子状物質（PM）減少装置等による規制対応の促進

都は、使用過程車対策としてディーゼル車規制への対応に必要なPM減少装置の指定制度を平成13年度に創設した。

さらに、平成14年度からは八都県市（現在は九都県市）の制度として構築し、共同で指定を行い、規制対応を促進してきた。

また、装置メーカーに対しては、PM減少装置の大量供給、高性能化、価格の低廉化、安全性の確保等について要請している。

今後も、立入調査や取締り等により、都内へ流入する規制未対応車の使用者に対してPM減少装置の装着や車両の買換え等について指導するほか、最新排出ガス規制適合車を導入する中小事業者に対して、融資のあっせん並びに利子及び信用保証料の補助を行うことなどにより、規制対応を着実に進めていく。

ウ 次期ディーゼル車排出ガス規制値の達成等

国は、平成22年7月の中央環境審議会「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、平成 28 年から平成 30 年までにおいて、ディーゼル重量車の排出ガス規制を強化し、現行のポスト新長期規制に対してNO_xを 43%削減するディーゼル重量車の排出ガス規制を実施することとしている。

さらに、ポスト新長期規制適合車の早期の普及を支援すること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。

また、平成 24 年 8 月の中央審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十一次答申）」に基づき、エンジン保護等のために必要な場合を除き、実走行時等に排出ガスを悪化させること（排出ガス低減性能の無効化機能）がないよう規制により徹底する。

エ 車両の点検・整備の促進

新車時の排出ガスの発散防止性能が維持されるよう、国は、毎年 9 月から 10 月までを強化月間として、自動車関係団体等と連携して実施する「自動車点検整備推進運動」をはじめ、「不正改造車を排除する運動」や「ディーゼルクリーン・キャンペーン」において、日常点検、定期点検等、点検整備の確実な実施を自動車ユーザーに呼びかけるほか、街頭検査を実施し、過積載車両、整備不良車両、不正改造車両等の排除を行う。

オ アイドリング・ストップの徹底

環境確保条例では、荷物の積卸しなどで自動車等を駐停車したときのエンジン停止（アイドリング・ストップ）を義務付けており、都は、運転者や事業者等に対して、指導等を行い、その徹底を図る。

カ 不正軽油の使用・販売の禁止

環境確保条例では、大気汚染の原因となる不正軽油の使用を撲滅するため、重油混和燃料の使用と販売を禁止しており、都は、今後も関係機関等と連携して取締りを行い、その徹底を図る。

キ 自動車窒素酸化物等の低減技術の研究開発の推進

都は、平成 24 年 8 月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第十一次答申）」に基づき、国が行う NO_x 後処理装置（尿素SCR等）の性能低下の原因究明や、NO_x 後処理装置の耐久走行試験法の見直しの検討に協力し、排出ガス低減技術や燃料品質改善技術などの各種技術開発を促進する。

また、国及び都は、ポスト新長期規制に適合した車種をできる限り早期に、かつ大量に供給するよう自動車メーカーに対し要請する。

2 車種規制の実施及び流入車の排出基準適合車への転換の促進

(1) 車種規制の適切かつ確実な実施

ア 自動車NO_x・PM法に基づく規制等の着実な推進

国は、自動車NO_x・PM法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施を図るため、特定自動車排出基準の適否、使用可能最終日等を自動車検査証に記載し、基準に適合していない使用過程車の利用者に対して、規制適合車への早期転換を促進する。

また、自動車NO_x・PM法排出基準の適合車であることを示す法適合車ステッカーの貼付車の使用等を呼びかけ、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対策を講じる。

さらに、関係機関との連携により、自動車NO_x・PM法の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する「車庫飛ばし」への対策を進める。

イ 自動車使用管理計画書等による環境負荷の低減

国及び都は、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制を図るため、自動車NO_x・PM法対策地域内に30台以上の自動車を使用する運送事業者等に自動車使用管理計画等の提出を求め、指導・助言を行う。

ウ ディーゼル微粒子除去装置の導入支援

国は、自動車排出窒素酸化物等の排出量を低減させるDPF（ディーゼル微粒子除去装置）等の装置の開発状況等の十分な把握に努め、排出ガス低減性能が実走行においても維持されるよう自動車メーカー等の装置開発の促進を図る。

また、事業者等が行う装置の導入に協力する。

(2) 排出基準適合車への転換の促進

ア 環境負荷の大きな自動車を利用しない取組

平成21年3月に環境確保条例を改正し、環境負荷の大きな自動車の使用・利用抑制の努力義務を定めている。都では、『契約時における「環境によりよい自動車利用」の手引き』などにより都庁における自らの取組を徹底するとともに、都内区市町村等に対しても協力を呼びかけており、今後も継続して取り組んでいく。

イ 九都県市と連携した取組

都は、九都県市で策定した、環境により良い自動車利用の推進に向けた取組に関するガイドラインを活用し、自動車の利用者及び荷主に対し、規制適合車の利用の働きかけを行う。

ウ 公共事業・物品の調達等における環境によい自動車の利用促進

都は、都の全ての事業において、環境負荷の大きな自動車（環境確保条例及び自動車NO_x・PM法の規制に適合しない車）を使用し、及び利用しない契約を徹底しており、引き続き、都内区市町村及び事業者に対しても取組を推進していく。

国や関係機関も荷主の立場から、公共事業や物品の調達等において、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に努める。

3 低公害・低燃費車の普及促進

(1) 低公害・低燃費車の普及拡大

ア 低公害車の指定

九都県市低公害車指定制度により、都も含めた九都県市は、窒素酸化物等の排出量が少ない低公害な自動車を指定し、これを九都県市が率先して公用車に導入していくとともに、低公害車の導入を一般に広く推奨している。平成21年度からは従来の排出ガスの評価に、新たに燃費性能の評価を加えており、引き続き低公害・低燃費車の広域的な普及を図っていく。

イ 低公害・低燃費車の導入義務

都は、環境確保条例に基づき、30台以上の自動車を使用する事業者に対し、計画的に低公害・低燃費車を導入するよう指導する。200台以上の自動車を使用する事業者に対しては、平成27年度末までに特定低公害・低燃費車を、知事が別に定める自動車に換算して5%以上導入することを義務付けており、引き続き着実な取組を促していく。

ウ 低公害・低燃費車の普及支援

低公害・低燃費車の普及拡大を図るため、国は、低燃費かつ低排出ガス認定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支援措置を講じる。

さらに、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。

また、国及び都は、メーカーに対し技術開発の促進等を要請するほか関係機関と連携して、普及のための広報を積極的に行う。

自動車のユーザーへの支援策として、国は、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置を講じる。

また、国及び都は、低公害トラック・低公害バスの導入に対する補助等を実施する。

都は、関係機関との連携による低公害・低燃費車に係る駐車場料金割引制度等を引き続き実施するほか、環境確保条例等に基づく事業者への指導・助

言等を通じて積極的な導入を促し、普及を促進していく。

エ 燃料供給施設の整備拡充

国及び都は、低公害・低燃費車の普及に向けた環境整備を図るため、事業者と連携し、燃料供給施設の拡充に努める。

(2) 次世代低公害車の技術開発

今後、実用化が見込まれる燃料電池自動車は、低公害・低炭素型交通手段としてだけでなく、災害時における非常用の分散型電源装置としても期待されている。

国及び都は、燃料電池自動車の普及に向けて、自動車メーカー、燃料供給事業者等に対して、自動車や燃料供給設備等の技術開発の促進や、実用化への働きかけを行う。

(3) 国及び地方公共団体における率先代替

都及び区市町は、率先して庁有車に低公害・低燃費車を導入する。

国及び関係機関は、国等による環境物品等の調達等の推進等に関する法律（平成12年法律第100号）に基づき、率先して低公害車の導入に努めるものとする。

4 エコドライブの普及促進

(1) 関係業界による自律的な取組の支援

都は、事業者向けのエコドライブの普及策として、環境確保条例に基づき、自動車環境管理計画書での報告を求め、自主的な取組を促すほか、社内教育用テキストの作成、燃費管理サイトの運用等の取組を実施する。

また、貨物自動車業界が独自に取り組んでいるエコドライブを始めとする燃費改善の取組に協力し、取組を促進していく。

(2) 普及啓発活動

都は、都民向けのエコドライブの普及策として、①エコドライブの解説の運転教習本への掲載、②東京都エコドライブインストラクターの養成、③エコドライブ教習会実施の支援、④エコドライブイベントの実施などの取組を行うとともに、ガソリンスタンド等でのリーフレットの配布を実施する。

5 交通量対策

都は、環境交通施策を中心とした発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要を調整し、及び低減するハード・ソフトの各種取組を展開する。

(1) 公共交通機関への転換促進

ア 鉄道等の利便性向上

国、都及び関係機関は、鉄道等への利用転換により自動車交通量を削減し、既存路線の利便性・速達性の向上を図るため、鉄道等の延伸・整備を進めてきた。道路とのネットワーク強化のための駅前広場の整備や、乗換えの利便性を高めるための駅の改良・案内表示やバリアフリー化の充実などを引き続き進める。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
駅前広場の整備	国、都、区、市	継続実施	・駅前広場整備、接続街路整備

イ バスの利便性向上

都及び警視庁は、路線バスの利便性を高め、自家用車からの乗換えを促進するために、都営バスのバスロケーションシステムの拡充整備や、PTPS^(※1)の整備・運用をするとともに、ノンステップバスの導入を進める。

また、区市町は、交通不便地域等の解消を図るため、コミュニティバス等の運行を進める。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
バスの利便性の向上	国	継続実施	・超低床バス等導入補助事業
	都	継続実施	・バス停における運行状況の提供（バスロケーションシステム停留所表示機、バス接近表示機、車載器の整備等） ・インターネットによる運行情報提供
コミュニティバスの運行	区、市、町	継続実施	交通不便地域の解消のため、コミュニティバスの運行

(※1) PTPS (Public Transportation Priority System)

運行中のバスの交差点等における停車を信号制御により少なくするなど、公共車両の運行を円滑にするシステム

(2) 自転車利用・徒歩の促進

国、都及び区市町は、徒歩や自転車利用を促進するため、歩道、自転車道等の整備を図る。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
歩道・自転車道網・生活道路の整備	国、都、区、市、町	継続実施	・歩道の整備、バリアフリー化 ・自転車道等の設置による自転車走行環境整備 ・生活道路の整備
駐輪場の整備等	区、市、町	継続実施	・駐輪場の整備、拡充 ・レンタサイクルの導入 ・コミュニティサイクルの導入

(3) パークアンドライドの推進

東京都心部へ向かう自動車交通を鉄道等の公共交通へ転換するため、都は、長時間駐車をしやすい駐車料金の導入、キャンペーンなどを関係機関と連携し

て行い、パークアンドライドを推進する。

(4) 駐車マネジメントの推進

都及び警視庁は、幅広いドライバーを対象として、既存の駐車場の有効活用を図るため、多くの媒体に情報を提供する駐車場案内の拡充を推進するとともに、違法駐車取締りを進める。

また、民間との協力体制のもと、都市開発などの活力を生かしながら駐車場の整備を進める。

荷さばきについては、路外を原則とし、荷さばき需要が多い繁華街を中心に、既存の駐車場や公有地を活用したスペースの確保を民間と共同で行う。

(5) 物流対策

国及び都は、関係団体等と連携し、輸送効率の向上により貨物車の走行量を低減するため、自家用トラックから営業用トラックへの転換、共同輸配送、帰り荷の確保等を促進する。

また、東京都心部の貨物車走行量を削減するため、周辺地区への物流施設の分散化を、高度化・複合化等を図りながら計画的に進める。

さらに、幹線輸送について自動車輸送から海運・鉄道を活用した輸送への転換の促進を図るため、補助制度や新技術の導入等の環境整備を図る。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
荷主等の対策	国、都	継続実施	荷主（売主）、運送事業者、荷受人（買主）の連携による物流効率化への取組を推進する。
物流対策	国、都	継続実施	・鉄道・海上輸送へのモーダルシフト（※1）の推進 ・共同輸配送システム等による都市内物流等の効率化の促進
広域物流効率化の推進	国	継続実施	物流効率化事業の計画、運営補助
トラック輸送の効率化	国	継続実施	共同輸配送の促進、ITによる物流の効率化

（※1）モーダルシフト

トラックなどによる輸送を貨物列車や貨物船による輸送で代替することをいい、長距離輸送を一度に大量に行うことで、輸送効率の大幅な向上が見込める。

6 交通流対策

(1) 道路ネットワークの整備

国、都及び関係機関は、幹線道路ネットワークの形成により交通流の分散・円滑化を図るため「2020年の東京」に基づき、首都圏三環状道路や区部の環状道路、多摩の南北道路などの道路ネットワーク整備を行う。

道路整備に当たっては、環境の保全・整備に努める。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
高規格幹線道路等の整備	国、都、道路管理者	継続実施	首都圏三環状道路の整備
幹線道路の整備	都	継続実施	区部・多摩部・臨海部の道路ネットワーク整備
	国	継続実施	国道 20 号 日野バイパス・八王子南バイパス

(2) 交通渋滞対策

ア 集中的な渋滞対策

これまで、都及び警視庁は、都内でも特に交通が集中し、違法駐車による渋滞が著しい主要幹線道路及び繁華街地域について、交通渋滞解消のための総合的な違法駐車対策や駐車マネジメント等を実施してきた。

国、都及び警視庁は、交通渋滞の著しい 30 路線において、ITS 技術の活用（需要予測信号制御、交通情報板設置）、道路施設等の改善や駐車場等の有効利用、渋滞対策の普及・啓発など、ハード・ソフト両面からの渋滞対策として「ハイパースムーズ作戦」等を引き続き行っていく。

イ 交差点の改良等

都は、交差点に右折車線を設置し、右折待ち車両による渋滞を解消する「第 2 次交差点すいすいプラン」を行っていく。

また、警視庁は、リバーシブルレーンの運用等による交通流の円滑化を図る。

国、都及び区市町は、交差点の立体化や、交差点改良を行う。

ウ ボトルネックの解消

国、都及び関係機関は、踏切や交差点などの渋滞解消を図るため、道路と鉄道との連続立体交差化や、交差点や踏切の立体交差化等によりボトルネックの解消を行う。

また、都は、物流ボトルネックの解消を図るため、重さ指定道路の拡充やトラック物流の個別ボトルネック（橋りょう）の優先的整備を実施する。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
橋りょうの整備	都	継続実施	多摩大橋、是政橋等
道路と鉄道の立体交差化	都、区、市、 鉄道事業者	継続実施	連続立体交差事業等の整備推進
交差点の立体交差化、交差点の改良	都	継続実施	・交差点の立体交差化 ・第2次交差点すいすいプランほかハイパースムーズ作戦 30 路線区間
	国	継続実施	・交差点の立体交差化
物流ボトルネック解消	都	継続実施	・橋梁の耐荷対策

(3) 交通管制システム等による交通流の円滑化

ア 交通管制システム等の整備

国、都、警視庁及び関係機関は、交通管制システムの高度化、運転手への交通情報の提供の充実などにより、自動車交通流の円滑化を図る。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
道路交通情報提供装置の整備	国、都、警視庁	継続実施	・インターネット、携帯電話等による道路交通情報提供 ・駐車場案内システム：VICS 情報をカーナビ等で提供 ・道路情報板等による道路交通情報提供
E T Cの利用促進	国、中日本高速道路株式会社、東日本高速道路株式会社	継続実施	ETC 車に対する料金の割引施策

イ その他の取組

国は、交通流と大気汚染の相関を分析し、自動車に起因する大気汚染を低減する施策等を研究する。

道路管理者は、共同溝の整備や集中工事、道路工事調整会議等を実施し、路上工事の施工時間の縮減を図る。

また、路上工事情報の都民等への提供により工事地点の交通を抑制する。

7 局地汚染対策の推進

国、都、警視庁、道路管理者、荷主・発注者、貨物自動車運送事業者等が連携を図り、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。

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。

8 普及啓発活動の推進

環境行政を進めていくためには、都民の理解と協力とが不可欠である。このため、国、都、区市町は、広報紙、インターネット等を活用し、情報を提供するとともに、環境月間（6月）及びエコドライブ推進月間（11月）において環境学習やイベント等を実施し、事業者や都民に対して、公共交通の利用や低公害・低燃費車の使用、エコドライブなど、地球温暖化対策や大気環境保全の取組を普及啓発していく。

項目	実施機関	事業期間	事業内容
環境週間	国、都、区、市、町	継続実施	環境問題について責任と自覚を促し、将来に向かってより良い環境を創出するための取組
環境教育	国、都、区、市、町	継続実施	家庭、学校、社会のあらゆる場における地球温暖化問題・大気環境保全意識の高揚

9 その他

(1) 関係者間の連携

国、都、警視庁及び区市町は、地域の実情に応じて、道路管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等と、自動車に起因する窒素酸化物及び粒子状物質の汚染対策に向けた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及び類似性に鑑み、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、情報を共有して効果的な施策を拡大するため協力する。

(2) 進行管理の実施

本計画に掲げた施策は、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。

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。そのため、都は、本計画の策定後においても関係者と密接に連携を図りつつ、本計画の進行管理を着実に実施するものとする。

中間年度の平成 27 年度においては、都内の自動車走行量、自動車排出ガスを把握する。その結果を踏まえ、都は、施策を評価し、新たな施策の導入を含め、進行管理を行う。

(3) 的確な監視測定、調査研究の推進

本計画の各施策を効果的に進めるため、また、新たな課題に対応するため、大気汚染状況の動向を的確に監視・測定するとともに、自動車排出ガスの排出

実態や排出ガス低減に関する調査研究を行う。

(4) 地球温暖化対策との連携

低公害・低燃費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、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、これらの施策を進めていく。