

大都市地域における大気環境の保全に関する
政策評価書
(要旨)

平成18年3月

総務省

第1 評価の対象とした政策等

1 評価の対象とした政策

本評価において対象とした政策は、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4年法律第70号。以下「自動車NO_x・PM法」という。）及び「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14年4月2日閣議決定。以下「総量削減基本方針」という。）の下で、大気環境の保全を図るため、総合的かつ計画的に推進することとされている政策（以下「大気環境保全政策」という。）である。

2 評価を担当した部局及びこれを実施した時期

総務省行政評価局 評価監視官（農林水産、環境担当）

平成16年12月から18年3月

（実地調査担当部局）

管区行政評価局 全局（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国四国、九州）

行政評価事務所 4事務所（千葉、東京、神奈川、兵庫）

（実地調査期間）

平成17年4月から7月

3 評価の観点

本評価は、自動車NO_x・PM法及び総量削減基本方針の下で、総合的かつ計画的に推進することとされている大気環境保全政策について、関係行政機関の各種施策が総体としてどのような効果を上げているかなどの総合的な観点から、全体として評価を行い、関係行政の今後の在り方の検討に資するために実施したものである。

4 政策効果の把握の手法

本評価においては、①自動車NO_x・PM法第6条第1項に基づき政令で定められる窒素酸化物対策地域、同法第8条第1項に基づき政令で定められる粒子状物質対策地域（以下、これらを総称して「対策地域」という。）を有する埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府、兵庫県（以下「8都府県」という。）、②管内の市町村が対策地域に選定されていないが、大都市である政令指定都市（札幌市、仙台市、京都市、広島市、北九州市及び福岡市（以下「6大

都市」という。))を有する道府県及び6大都市を調査対象として、関係行政機関、関係団体等からの資料収集及びヒアリングを行い、大気環境保全政策の推進に伴う政策効果の発現状況等に係る評価指標の変化等を可能な限り定量的に把握し、次のような政策効果の発現状況等の分析・検証等を行った。

- (1) 政策目標である二酸化窒素（以下「 NO_2 」という。）及び浮遊粒子状物質（以下「 SPM 」という。）の大気汚染に係る環境基準（以下「大気環境基準」という。）の達成状況について、一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）及び自動車排出ガス測定局（以下「自排局」という。）の測定データの経年推移等を把握し、法施行前後や対策地域と非対策地域のデータ比較から大気環境の改善状況を分析
- (2) NO_2 及び SPM の大気環境濃度について、一般局及び自排局の測定データの経年推移等を把握し、法施行前後や対策地域と非対策地域のデータ比較から大気環境の改善状況を分析
- (3) 総量削減基本方針に定められた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。）の総量の削減のための各種施策の実施状況を把握・分析
- (4) 車種規制により規制適合車に転換するためのコスト（規制遵守費用）と、転換による大気汚染物質の削減量を把握・分析

(注) 1 窒素酸化物 (NO_x) : 燃料などが燃焼する際に、燃料や空気中に含まれる窒素が酸化されることにより発生。主な発生源は工場・事業場、自動車であり、家庭用の燃焼機器からも発生する。この大部分は二酸化窒素 (NO_2) と一酸化窒素 (NO) である。高濃度になると呼吸器に悪影響を及ぼす。

2 粒子状物質 (PM) : 粒子状物質とは、固体又は液体の粒子の総称。浮遊粒子状物質 (SPM) は大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が $10\mu\text{m}$ 以下の物質。人為的な発生源は、工場・事業場、自動車などである。肺や気管支等に沈着するため、高濃度になると呼吸器に悪影響を及ぼす。

3 一般環境大気測定局 (一般局) : 一般に人が居住する場所などの大気汚染の状況を常時監視するための測定局であって、自排局以外のものをいう。

4 自動車排出ガス測定局 (自排局) : 自動車排出ガスによる大気汚染の考えられる道路付近において、大気汚染の状況を常時監視するための測定局をいう。

5 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

(1) 政策評価・独立行政法人評価委員会（政策評価分科会）

本評価における政策評価計画及び実施計画並びに政策評価書の取りまとめに当たって、政策評価・独立行政法人評価委員会の下に置かれる政策評価分科会の審議に付し、本評価の全般に係る意見等を得た。

- ① 平成 16 年 11 月 22 日（月）：政策評価計画
- ② 平成 17 年 3 月 30 日（水）：実施計画
- ③ 平成 17 年 11 月 30 日（水）：調査の状況（政策評価の方向性）

なお、上記分科会の議事要旨及び議事録については、総務省ホームページ (http://www.soumu.go.jp/hyouka/seisaku-hyoukaiinkai_f.htm) を参照のこと。

(2) 「大都市地域における大気環境の保全に関する政策評価」研究会

本評価が対象とした政策の関係分野における学識経験者から成る研究会を平成 16 年 6 月に発足させ、政策評価計画の作成及び政策評価書の取りまとめに当たって意見を求め、助言を得た（3 回開催）。また、研究会にワーキングチームを発足させ、大気環境行政に係るコストについて、費用効果分析を行った。

6 政策の評価を行う過程において使用した資料その他の情報

当省が関係行政機関等を対象に実施した調査結果、ワーキングチームによる費用効果分析結果のほか、環境省作成の調査分析データ及び独立行政法人国立環境研究所による大気常時監視測定結果の年間集計値・月間集計値並びに財団法人自動車検査登録協力会による自動車保有車両数データ等の関係各機関が把握している資料を使用した。

第2 政策効果の把握の結果

1 大気環境保全政策の効果の発現状況

大気環境保全政策については、達成し維持することが望ましい政策目標として、環境基本法（平成5年法律第91号）において大気環境基準が設定されており、自動車NO_x・PM法に基づく総量削減基本方針では、「対策地域において、二酸化窒素については平成22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）をおおむね達成すること、浮遊粒子状物質については平成22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）をおおむね達成すること」が目標とされている。

今回、大気環境保全政策の効果の発現状況を把握するため、NO₂及びSPMに係る大気環境基準の達成状況と、定量的な評価指標データである大気環境濃度の推移等を把握した結果は、次のとおりである。

(1) 大気環境基準の達成状況

① NO₂の大気環境基準の達成状況

NO₂の8都府県の対策地域全体（以下「対策地域全体」という。）における大気環境基準(注1)を達成している割合（大気環境基準達成測定局数／有効測定局数(注2)。以下「大気環境基準達成率」という。）は、平成16年度において、一般局は100%（有効測定局447局すべて）、自排局は81.2%（有効測定局218局中177局）となっている。これを平成2年度から16年度までの経年推移で見ると、自排局における大気環境基準達成率は、11年度以降緩やかな増加傾向となっている。

しかし、当省の調査・分析結果によると、平成16年度を含め過去10年以上大気環境基準を達成していない自排局が29局あり、それらの局の周辺地域におけるNO₂の大気環境濃度は依然として高い状況が続いている。

（注1）NO₂の大気環境基準：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。

（注2）有効測定局：年間の測定時間が6,000時間以上の測定局をいう。

② SPMの大気環境基準の達成状況

SPMの対策地域全体における大気環境基準(注)達成率は、平成16年度において、一般局は99.1%（有効測定局453局中449局）、自排局は96.1%（有効測定局207局中199局）となっている。これを平成2年度から16年度までの経年推移で見ると、自排局は、15年度以降、大気環境基準達成率が大幅に増加している。

しかし、当省の調査・分析結果によると、平成16年度を含め過去10か年以上大気環境基準を達成していない自排局が2局ある。

(注) SPMの大気環境基準：1時間値の1日平均値が0.10 mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20 mg/m³以下であること。

(2) 大気環境濃度の推移

① NO₂の濃度差の推移による分析

NO₂の対策地域全体における大気環境濃度の年平均値は、平成16年度では、一般局は0.021ppm、自排局は0.031ppmとなっており、2年度から16年度までの経年推移（注）で見ると、一般局及び自排局とも緩やかに低下しているが、対策地域全体における自排局の大気環境濃度は、対策地域全体の一般局及び対策地域を除いた全国（以下「非対策地域全体」という。）の自排局の大気環境濃度と比べ、依然として高い状況が続いている。

しかし、当省の調査・分析結果によると、対策地域全体の一般局と自排局との濃度差はわずかに縮小しているもののほぼ横ばいとなっており、対策地域全体の自排局と非対策地域全体の自排局との濃度差も、同様に、わずかに縮小しているもののほぼ横ばいとなっている。これらのことから、自動車NO_x・PM法の大気環境保全政策の効果が顕著に発現するはずである対策地域の自排局において、NO₂の大気環境濃度の改善に著しい進展がみられない。

(注) 年平均値の単純平均値の経年変化をいう。

② SPMの濃度差の推移による分析

SPMの対策地域全体における大気環境濃度の年平均値は、平成16年度では、一般局は0.025 mg/m³、自排局は0.034 mg/m³となっており、2年度から16年度までの経年推移で見ると、対策地域全体の一般局及び自排局とも低下傾向にあるが、対策地域全体における自排局の大気環境濃度は、対策地域全体の一般局及び非対策地域全体の自排局の大気環境濃度と比べ、依然として高い状況が続いている。

また、当省の調査・分析結果によると、一般局と自排局との濃度差は縮小傾向となっており、対策地域全体の自排局と非対策地域全体の自排局との濃度差についても、同様に縮小傾向となっている。

③ その他の大都市地域における状況

非対策地域である6大都市（札幌市、仙台市、京都市、広島市、北九州市及び福岡市）全体の自排局におけるNO₂の大気環境濃度の年平均値は、平成16年度では0.029ppmとなっている。これを平成2年度から16年度までの経年推移で見ると、6大都市全体及び北九州市を除く5都市において、おお

むね低下傾向となっている。

また、6大都市全体の自排局におけるS PMの大気環境濃度の年平均値は、平成16年度では0.029 mg/m³となっている。これを平成2年度から16年度までの経年推移で見ると、6大都市全体及び6大都市別ともに低下傾向となっている。

2 大気環境保全政策の推進の現況

大都市地域における大気環境保全政策においては、自動車NO_x・PM法及び総量削減基本方針により、大気環境保全政策を総合的かつ計画的に推進することとされており、8都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県）が作成する総量削減計画には、自動車から排出されるNO_x及びPMの削減目標量や削減目標を達成するための具体的な施策として、関係行政機関等が総合的に推進すべき発生源対策（自動車単体対策、車種規制等）、交通流対策等の各種施策が取りまとめられている。

今回、大気環境保全政策の推進の現況について把握した結果は、次のとおりである。

① NO_x 及びPMの総量削減の状況

8都府県が平成17年度に行った自動車排出窒素酸化物等の総量の削減の中間見直しによると、自動車から排出されるNO_x及びPMの17年度及び22年度の推計排出量については、i) NO_xは、17年度に埼玉県及び三重県を除き削減目標量を達成、22年度には三重県を除き削減目標量を達成、ii) PMは、17年度に埼玉県、千葉県、東京都、三重県、大阪府及び兵庫県を除き削減目標量を達成、22年度には三重県を除き削減目標量を達成と推定されている。

② 車種規制の状況

8都府県の平成16年度末時点における自動車排出ガス単体規制(注1)年次別の自動車の普及割合は、8都府県を除く全国と比べて、i) ガソリン又はLPGを燃料とする自動車の平成12年規制（新短期規制）及び平成17年規制（新長期規制）については、乗用で3.0ポイント、乗合で11.0ポイント、貨物で6.9ポイント上回っており、ii) 軽油を燃料とする自動車の平成9年規制（長期規制）及び平成15年規制（新短期規制）については、乗用で4.9ポイント、乗合で18.4ポイント、貨物で21.6ポイント上回っており、8都府県は低排出ガス車の保有率が高い状況がみられる。

8都府県におけるバス、小型・普通貨物自動車及び特種自動車の車種規制(注2)に係る排出基準適合率について平成14年度から16年度の伸びを対策地域と非対策地域で比べると、各車種とも対策地域が非対策地域を大きく上回るとともに、14年度から16年度の適合率の伸びも約2倍（4車種合計）となるなど、

適合車への転換に顕著な進展がみられる。また、平成 14 年度から 17 年度までの非対策地域から対策地域への流入車の状況をみると、条例により運行規制(注 3)を行っている首都圏(埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県)では非適合車の割合が減少傾向となっている。

(注 1) 自動車排出ガス単体規制は、自動車排出ガスによる大気汚染問題の解消に向けて、大気環境基準達成に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。大気汚染防止法により新車に対して全国一律に適用されるものであり、新たな年次になるほど規制が強化されている。

(注 2) 車種規制は、新車に対して全国一律に適用される自動車排出ガス単体規制と異なり、新たに対策地域で使用されることになる自動車と既に使用されている自動車について適用され、対策地域内に使用の本拠の位置を有するトラック、バス、ディーゼル乗用車等についてNO_x及びPMの排出量に関する特別の排出ガス基準を定め、基準を満たさない自動車は、一定の猶予期間を終了後、対策地域内では車検を通らないことになる。

(注 3) 運行規制は、埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県では平成 15 年 10 月から、また、兵庫県の一部では 16 年 10 月から、条例により実施されており、使用の本拠地にかかわらず、排出基準に適合しない自動車の対策地域内での運行を禁じている。車種規制の対象地域外からの排出基準に適合しない自動車の流入を禁止することから、流入車規制ともいわれる。

③ 低公害車の普及状況

8 都府県で登録されている低公害車(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及びハイブリッド自動車)の保有台数は、平成 14 年度末から 16 年度末まで 5 万 3,542 台増加(ハイブリッド自動車 4 万 2,689 台の増、天然ガス自動車 3,977 台の増、電気自動車 72 台の減、メタノール自動車 52 台の減)しているが、16 年度末の普及率((低公害車の合計/貨物、乗合、乗用及び特種自動車の合計)×100)は 0.5%となっている。

一方、8 都府県で登録されている低燃費かつ低排出ガス認定車(軽自動車を除く。)(注)の保有台数は、平成 14 年度末から 16 年度末まで約 291 万台と大幅に増加しており、普及率も 14.7%から 28.9%と 14.2 ポイント伸びている。

また、8 都府県のうち、埼玉県、愛知県、三重県、大阪府及び兵庫県において、総量削減計画に低公害車等の普及の数値目標が掲げられている。

それぞれの府県における目標値と平成 16 年度末時点における各府県の電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車及び低排出ガス認定車の保有台数を比較すると、埼玉県は 68 万台に対し約 80 万台(118.0%)、愛知県は 300 万台に対し約 117 万台(38.9%)、三重県は 60 万台に対し約 26 万台(44.0%)、大阪府は 200 万台に対し約 79 万台(39.5%)、兵

庫県は 100 万台に対し約 54 万台（54.0%）となっている。

（注） エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和 54 年法律第 49 号）に基づく燃費基準（トップランナー基準）を早期達成しており、低排出ガス車認定実施要領（平成 12 年運輸省告示第 103 号）に基づく低排出ガス認定を受けている自動車。

④ 交通量・交通流対策の状況

今回、当省の調査で把握した 6 都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県及び大阪府）では、平成 13 年度から 16 年度に共同輸配送、鉄道・海運への輸送手段の転換などの交通量対策（29 事業）及びバイパスの整備、交差点の改良などの交通流対策（52 事業）が実施されているが、81 事業中 73 事業において自動車 NO_x・PM の削減効果について定量的な把握が行われていない。

⑤ 局地汚染対策の状況

平成 16 年度を含め過去 10 年間、NO₂ の大気環境基準を達成していない 29 局の自排局の中には、近傍道路で交差点のオープンスペース化等の局地汚染対策が行なわれているものも一部みられるが、大気環境濃度は依然として高い状況が続いており、その改善までには至っていない。

⑥ 事業者排出ガス抑制対策の状況

i) 8 都府県における平成 14 年度及び 15 年度の自動車運送事業者等（青ナンバー自動車の使用者）の自動車使用管理計画(注)の提出率は、旅客自動車運送事業者は両年度とも 98% と高いが、貨物自動車運送事業者は、14 年度 67.1%、15 年度 70.4% であり、約 3 割が提出していない。これを、3 圏域別（首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏）でみると、首都圏に比べ愛知・三重圏、大阪・兵庫圏の提出率がいずれも下回っている。

また、当省の調査・分析結果によると、貨物自動車運送事業者については、首都圏では、貨物自動車を 30 台以上使用する事業者（報告義務事業者）が保有する自動車台数の割合は約 6 割となっている。

一方、自動車運送事業者等以外（白ナンバー自動車の使用者）については、貨物自動車運送事業者のように事業許可書等による把握ができないことから、報告義務事業者の全体数を把握することが困難な状況がみられる。

ii) 自動車使用管理計画等の作成等について、当省が貨物自動車運送事業者等から意見を聴取したところ、年間の走行距離や排出量の算定など複雑で手間のかかる項目があり、作成に係る負担が大きいとの意見が多く寄せられている。

iii) 自動車使用管理計画等の提出を受けた関係行政機関（国土交通省及び 8 都府県）において、低公害車等への転換状況等の分析やこれに基づく指導・助言が行われていないなど、対策への活用が不十分な状況がみられる。

（注） 自動車 NO_x・PM 法では、自動車を使用する事業者が窒素酸化物等の排出抑

制に計画的に取り組むよう、自動車を 30 台以上使用する事業者に対し、自動車使用管理計画の作成・提出及び計画の実施状況の報告を義務づけている。なお、提出等を行わない者に対しては、罰則の適用がある。

3 大気環境保全政策の費用効果等

(1) 大気環境保全政策の費用効果

自動車NO_x・PM法の施行により、8都府県の対策地域においては、NO₂及びS PMの大気環境を改善するために、種々の対策が講じられている。これらの対策のうち、直接的に事業者金銭負担を強いる規制は車種規制であることから、対策地域において、平成14年度以前に初度登録された規制車両を対象として、車種規制に起因して生じる規制遵守費用（買換えの前倒しがもたらす費用）とNO_x及びPMの排出削減量を推計して、費用対効果の分析を行った。

その結果、対策地域全体において、車種規制による規制遵守総費用は7,339億円であり、また、この費用により排出削減されるNO_xは48万9,881t、PMは4万9,224tである。

したがって、対策地域全体では、NO_xを1t削減するための費用は約150万円、PMを1t削減するための費用は約1,491万円と推計される。

(2) 大気環境保全政策に関連する最近の動向

① 環境省は、これまでに大気汚染と健康影響に係る調査研究を行ってきたが、平成17年度からは、幹線道路沿道における局地的大気汚染と呼吸器疾患との関係を解明するための大規模な疫学調査を実施している。

② PMの中でも特に健康影響が懸念されているPM_{2.5}(注)については、環境省のほか、独立行政法人国立環境研究所においてもその研究が行われている。また、アメリカ及びオーストラリアでは、既にPM_{2.5}に係る大気環境基準を定めその対策が推進されている。

今回の調査の過程において、政策評価分科会の委員や大気環境の保全に関する政策評価研究会の学識経験者等から、PM_{2.5}を測定すべきであるとの意見が出されている。

このほか、環境省において、今後の自動車排出ガス総合対策の在り方についての検討や、環境省、経済産業省及び国土交通省において公道を走行しない特定特殊自動車に対する排出ガス規制（平成18年度から実施予定）などが行われている。

(注) 粒子状物質の粒子の大きさ（粒径）が、2.5μm以下の粒子をいう。

第3 評価の結果及び意見

1 評価の結果

本評価は、自動車NO_x・PM法及び総量削減基本方針の下で、総合的かつ計画的に推進することとされている大気環境保全政策について、関係行政機関の各種施策が総体としてどのような効果を上げているかなどの総合的な観点から、全体として評価を行い、関係行政の今後の在り方の検討に資するために実施したものである。

大気環境保全政策は、自動車から排出されるNO_x及びPMによる大気の汚染の状況にかんがみ、その汚染状況が著しい特定の地域を対象地域として選定し、総量削減計画の下で、各種施策を総合的に推進することにより、大気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しており、第一義的には、対策地域の自排局における大気汚染の改善という形で効果が発現されるものである。

大気環境保全政策の効果の発現状況を把握した結果、対策地域の自排局における大気環境基準の達成状況については、NO₂は、全体では平成11年度以降達成率が緩やかな増加傾向となっている。SPMは、平成15年度以降、大気環境基準の達成率の大幅な増加がみられる。しかし、交差点等の周辺地域については、長期にわたって大気環境基準が達成されていない状況がみられる。

対策地域の自排局における大気環境濃度については、NO₂及びSPMともに近年低下傾向にあるものの、非対策地域の自排局に比べ、依然として高い状況が続いている。

また、NO₂の大気環境濃度は、自動車NO_x法施行後13年を経過しているにもかかわらず、対策地域の自排局と非対策地域の自排局との間及び対策地域の自排局と一般局との間で、依然としてわずかな濃度差の縮小にとどまっており、対策の効果が顕著に発現するはずである対策地域の自排局の大気環境濃度の改善に著しい進展がみられない。

2 意見

関係行政機関においては、今回の調査の過程で把握された次の課題について十分に配慮し、今後の大気環境保全政策の推進を図る必要があると考える。

(1) 総量削減計画の実施状況については、

- ① 平成16年度を含め過去10年間、NO₂の大気環境基準を達成していない29局の自排局の中には、近傍道路で交差点のオープンスペース化等の局地汚

染対策が行われているものも一部みられるが、大気環境濃度は依然として高い状況が続いており、その改善までには至っていないことから、有効な局地汚染対策を検討し、その着実な実施を推進すること。

- ② 交通流対策等について、施策の効果の検証実績が少ない状況がみられたことから、効果の把握に努めるとともに、その結果を踏まえ、今後の対策の在り方を検討すること。
- ③ 自動車から排出されるNO_x（NOとNO₂の合計）対策については、永年にわたり特別措置法により対策を推進してきたにもかかわらず、NO₂の濃度に顕著な改善がみられない状況を踏まえ、NO₂を一層削減するため、大気中の化学反応によるNO₂の生成過程など大気汚染のメカニズムの解明に努め、有効な対策を検討し、その着実な実施を推進すること。

(2) 車種規制の実施に伴い、対策地域に使用の本拠の位置を有する自動車では規制適合車の割合が顕著に増加しているが、i) 規制適合車の割合の低い非対策地域に使用の本拠の位置を有する自動車に対策地域に流入している一方で、ii) 条例により非適合車の流入を規制している首都圏において、非適合車の流入率が規制開始以降低下傾向にあり、規制の効果が発現している状況がみられる。したがって、対策地域内における対策地域外から流入する非適合車の交通量等による大気環境への影響や費用を勘案した上で、非適合車の流入規制の必要性を含め、流入車対策導入に向けた検討を推進すること。

- (3) 自動車使用管理計画の作成・提出等については、
 - i) 未提出の事業者に対し罰則の適用があるが、自動車運送事業者等のうち貨物自動車運送事業者の約3割が提出していない状況がみられること、
 - ii) 自動車運送事業者等以外については、報告義務事業者数が十分に把握できていない状況がみられること、
 - iii) 貨物自動車運送事業者では、対象となる自動車の捕捉率が約6割となっていること、
 - iv) 意見を聴取した事業者等から、複雑で作成に手間がかかり負担となっているとの意見が多く寄せられていること、
 - v) 提出を受けた行政機関において、低公害車等への転換状況等の分析やこれに基づく指導・助言が行われていないなど、対策への活用が不十分な状況がみられることなどを踏まえ、効果等の検証を行い、報告制度が有効に機能するよう見直しを行うこと。