

平成 23 年度第 1 回（第 11 回）
三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会幹事会 議事録

●日時：平成 23 年 8 月 4 日（木） 13:30～15:30

●場所：三重県水産会館 4 階研修室

●配布資料

資料 1-1 旧三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画の概要

資料 1-2 三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の削減状況について

資料 1-3 自動車 NO_x・PM 法総量削減計画に係る各項目別の取組状況

資料 2 自動車排ガス汚染の状況等把握調査事業について

資料 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に関する基本方針」の変更
の閣議決定等について

資料 4 自動車 NO_x・PM 法に基づく重点対策地区について

資料 5-1 次期総量削減計画の骨子

資料 5-2 計画策定スケジュール

資料 6 今年度実施予定の調査等について

(参考資料)

①三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会条例

②協議会委員・幹事名簿

③三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画（H15.8）

④自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画にかかる各機関の具体的な取組み
（平成 15 年度～平成 21 年度）

⑤自動車排ガス汚染の状況等把握調査事業報告書（冊子）

⑥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（新旧対照表）

(永楽副室長)

それでは、定刻前ですけれども、三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会平成 23 年度第 1 回幹事会を開催させていただきたいと思います。私、三重県環境森林部地球温暖化対策室副室長の永楽と申します。よろしくお願いいたします。それでは、座って進行させていただきます。

まず始めに、本協議会幹事のメンバー様につきましては、年度当初の異動等により変更がありまして、お配りしております幹事名簿のとおりとなっております。本来でありましたら、第 1 回の幹事会でもあって、ご出席いただいた皆様についてご紹介させていただくところですが、時間の都合もございますので、大変失礼ながら省略させていただいて、詳しくはお手元の出席者名簿等をご覧くださいと思っています。

それから、本日の会議については公開とさせていただいて、今回議事の要旨、議事録については、幹事の皆様のご了承を得た上で、県のホームページ、それから環境森林部のホームページにて公開させていただきたいと思っています。

なお、本日は委員の方の中で 2 名欠席ということになっておりまして、川越町環境交通課長の舘様と三重県経営者協会の横田様にご欠席ということで、ご連絡いただいております。

それでは、会議に先立ちまして、三重県環境森林部地球温暖化対策室長のほうから、ご挨拶させていただきます。

(渥美室長)

今日は大変お忙しいところ、この会議にご出席をいただきましてありがとうございます。三重県の地球温暖化対策室の渥美でございます。日頃から、大気環境行政に色々ご指導賜っておりますことを、改めて厚くお礼申し上げます。

昨年度の末、3 月末のことですけれども、自動車 NOx・PM 法に基づき国の定める基本方針が改正されました。これに伴い、三重県ほか、自動車 NOx・PM 対策地域のある都府県は、今年度から計画策定作業を進めていると聞いております。

改正後の基本方針では、目標内容が厳しくなっており、特に測定局以外の地点でも環境基準を確保するとされております。

また、平成 22 年度に実施しました国道 23 号における調査では、想定以上に広い範囲で二酸化窒素の環境基準を超過している恐れがある、こういうこともわかってきております。

このため、次期総量削減計画策定にあたりましては、旧計画以上に効果的な対策の盛り込みが必要となっていると考えております。

そういった観点から、是非よろしくご審議のほどをお願いしたいと思います。簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

(永楽副室長)

それでは、まずこの会議にあたりまして、議長の選任をさせていただきたいと思いますが、どなたか立候補、ご推薦等ございましたら、よろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。それでは、立候補等ございませんので、僭越ですが事務局からの提案なので、当部の地球環境・生活環境分野総括室長の岡本のほうが議長を務めさせていただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

(異議なしの声)

(永楽副室長)

ありがとうございます。それでは以降の進行については、岡本幹事様のほうによろしくお願ひしたいと思ひます。

(岡本議長)

はい。それではご指名によりまして議長を務めさせていただきます。三重県環境森林部総括室長の岡本でございます。円滑な進行を行いたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは早速、議事のほうを進めさせていただきたいと思ひます。まず、事務局のほうから資料の確認をお願ひいたします。

(事務局 三浪)

(資料確認)

(岡本議長)

よろしいでしょうか、皆さん。それでは、議事に入りたいと思ひます。

事項書にございますように、まず現状報告の①「現行計画の概要と実施状況について」、さらに②「平成 22 年度に三重県が実施した調査事業の結果概要」、さらに③「自動車 NOx・PM 法基本方針の改正について」につきまして、事務局のほうから説明をお願ひいたします。

(事務局 三浪)

(資料 1-1～1-3 の説明)

(事務局 数理計画 佐藤)

(資料 2～3 の説明)

(事務局 三浪)

(資料 4 の説明)

(岡本議長)

ありがとうございました。ただいま事務局のほうから現況報告がありましたが、これから計画を策定していくにあたりまして、現状の把握というのは非常に重要となってくると思ひます。今の報告がありましたこと、それから先程、重点地域について事務局のほうから非常に慎重に考えているというような意見がございましたが、これらを含めまして、幹事の皆様からのご意見、あるいはご質問等を賜りたいと思ひますが、いかがでしょうか。

(星野幹事)

三重県バス協会の星野でございます。ちょっとお教えいただきたいのは、資料 2 の 2 ページ目にシ

シミュレーション結果があると思います。ここで、21年度が71.5ppb、27年度単純将来で63.2ppbとシミュレーションをされているのですが、その前に資料1-2の5ページによると、確か22年度は64ppbですが、これは下がっているのですよね。22年度が64ppbなのに、様々な対策をやって27年度は63.2ppbにしか下がらないという根拠がよくわかりません。それと、資料1-2の2ページに同じ23号線で鈴鹿に測定局がありますが、ここのNO₂は0.041ppmということでクリアをしているのですよね。納屋も23号線だと思っているのですが、そうすると納屋が特に悪いというのは、納屋地区で何かそういう超えるような、発生源となるような要因があるのかないのか、そのへんがわからないので、それを聞かせてもらえればと思います。

(岡本議長)

それでは、事務局のほう、よろしくをお願いします。

(事務局 三浪)

まず、資料2の2ページの広域シミュレーションの結果と実際に資料1-2に書いてある測定値が違うのではないかというご意見ですけれども、たしかに22年度は0.064ppmと前年度に比べて下がっていますけれども、23年度がこれからどうなるか、このまま下がっていくのかどうかというのも、私どもも今は分かっておりません。シミュレーションでは、NO_xからNO₂を算定しているのですが、ここは22年度の数字は入れながら計算をしているのですけれども、あくまでも推測値なので、同じような気象条件が出たりしないとぴったり合っていないということがございます。なので、この64ppbに下がっているのに27年度になっても63ppbまでしか下がらないというのは、たしかに気象条件や発生源などいろいろ差が出てきますので、ここはちょっと差が出てしまうのは仕方がないところかなと思っております。

それと、国道23号の鈴鹿の0.041ppmと納屋の0.064ppmの、これだけ差が生じてくる原因ですが、事務局としては、これは資料1-2の6ページの表5に国道23号の交通量を昨年度調査した結果がありますが、上から国道23号、桑名、川越、四日市、鈴鹿市一ノ宮で計測した交通量について書かせていただいておりますが、交通量で見ますと、桑名から鈴鹿まで約4万台から5万台くらいになっておりまして、そんなに大きな違いは見られないのですけれども、大型車の混入率を見ますと北のほうでは結構高くて4割を超えています。鈴鹿のほうではその半分くらいになっておりまして、ほとんど乗用車です。乗用車は大体がガソリン車ですので、排出される窒素酸化物の量はだいぶ違うと思いますので、まずそれが、NO_x排出量が減っている要因ではないかと思えます。

それともうひとつは沿道法という話をさせていただいたのですけれども、納屋測定局の前は速度規制がされておりまして、車は基本的に40km以下でないといけないことになっているのですけれども、基本的に普通貨物車などはゆっくり走れば走るほど騒音は減らせます。ただ、NO_xの排出量は増えてしまうという傾向がありますので、そういったことが影響していると思います。

このような2つの理由が考えられると思っております。

(岡本議長)

今の回答でよろしいでしょうか。

(星野幹事)

27年度の予測はきちっと出ていないと、例えば、次の資料3のいろいろな規制につながらないのではないのかなと思います。そこがあやふやで、この数字は、例えば気象条件で変わりますということになると、総量削減に関する方針の変更という形が議論できないという気がするのですが、それはいかがですか。

(事務局 三浪)

そこがちょっと難しいところではあるのですが、あくまで過去のデータ等から推計しておりますので、例えば27年度がすごく雨の多い日や、天候が割と雨が多かったりすると窒素酸化物の排出量が低くなったりするのですが、そういう天候のときだったらたぶんもっと下がると思うのです。63.2ppbより低くなってしまおうと思うのですが、それを実際に反映しようと思うとそういった条件は特異なものになってしまうと思いますので、基本的には過去に実際にあった数字から計算された数字を用いて、特異な条件というのは除いた形で推計していくしか、今のところ方法がないものですから。それと、環境省のほうで作っている窒素酸化物総量規制マニュアルというマニュアルがございまして、これに基づいて計算していくのが基本ですので、他の計算の仕方を取り入れるというのは難しいのではないかと思います。なるべく正確に、数字の計算をしていこうと思っているのですが、実際27年度になったらもっと低いかもしれないし、もっと高いかもしれないので、そのところはできるだけ合った数字を計算していくという努力をしたいと思います。

(岡本議長)

要は、これはあくまでも参考値であって、今後そういった状況も踏まえて考えていくということで、これに特にこだわらないということよろしいでしょうか。

(事務局 三浪)

そうですね。平成22年度の調査結果だけを使ってやるのではなくて、後で説明させていただくのですが、資料6で今年度もまた別の地点で調査をしながら、22年度は国道23号だけの調査結果で推計しましたので、結構国道23号の影響に引っ張られていると思うのです。それをもう少し調査範囲を広げまして、できるだけ三重県の実情に合った計算をしていきたいと思っております。

(岡本議長)

はい。よろしいでしょうか。

(事務局 数理計画 佐藤)

シミュレーションのところは、今回は平成21年度の現況を基準年度として、それから平成27年度を予測しています。そもそもなぜ平成21年度かということもありますけれども、例えば先程の資料1-2の5ページを見ていただくと、納屋局の大気環境測定結果というのが平成17年度から平成22年度まで並んでいますけれども、これは98%値になりますが、17年度は74ppbあったのが18年度以降では70ppb、69ppb、69ppb、21年度では71ppb、22年度ではたまたま64ppbというふうに下がっておりますけれども、ここで基準年度をあまりにも濃度が低い年度を選んでしまうと、例えば22年度を基準に選んでしまいますと、たまたまもしかしたら22年度は気象的な要因でNO₂が高くない年だったかもしれないので、そういう年度を基準に将来予測をしてしまうと、危険側、要するに過小

評価してしまうような形が出てきてしまいます。ここでは20年度、19年度と69ppbだったのですけれども、21年度で71ppbという、ここ至近年では最も高い年度を基準年度として将来予測を行うことによって、それで安全側を見て予測しておいて、それで将来予測がどうだったかというのを評価すると。安全側での評価を考えて21年度ベースでやっておりますので、確かに今27年度の結果を見ますと、ちょっと高めという話はあるのですが、でもそこで例えば、今後気象条件が20年度や22年のようにNO₂が低くいくような話であれば、それは結果的には環境がよりよくなるという考え方でいいのではないかということで、環境の保全という目的では高めの基準年度で将来予測をするというのは、安全側では適切ではないかというふうに考えて、予測のほうは実施しております。

(岡本議長)

ありがとうございます。よろしいですか。他にご意見ありますか。

(社)三重県トラック協会 伊藤幹事

トラック協会でございます。先程の説明をいただきまして、重点対策地域の指定に関しては慎重にということで考えておられるということでした。トラックの影響が一番大きいということでございますが、私共協会も以前からいわゆる最新の適合車への代替ということでずいぶんやってきております。車自体も本来ですと、震災がなければこの9月あるいは10月からはポスト新長期にすべて切り替わっていくという状況ですから、これから出てくる車は、車両価格は高いですけれども、環境対応に配慮した車両になっていくという気がしています。それと、やはり納屋局というのは、道路の立地条件的に非常に問題があるのかなと思います。1号で中里までやってきて、あるいは23号で伊勢方面からやってきて、1つになる。1号線と23号線の幅が1km、500mの中に幹線が2本通っている。あとの北へ抜ける道というのはないわけですし、以前から料金を色々配慮しながら、いわゆる誘導したらどうだということをお願いしておるのですけれども、どうしても今の道路の立地条件的なことから考えますと、中里から川越方面にかけて、ご存知のことだと思いますけれども、これはあの状態だったら濃度が高くなるのはしょうがない。ましてやJRで遮断機が下りるともう23号線は左折ができないという状態で、時間的に止められちゃうわけですね。それも皆様ご承知のとおりだと思います。なんば、三重県の業者が設備投資のために対応して県内だけでやっても車は他府県から走ってきます。そんなところで車両が増えたら、やっぱり飽和状態になっているという。この問題は以前から私共協会として提案をさせていただいておりますけれども、もう少し北勢バイパスなどいろいろな代替道路を早くやっていただければ、あそこの数字はもっと下がるのですけれども、いかんせん北勢バイパスが手遅れているそうですから、なかなかバイパスの機能を果たしていないということですので、問題はそこにあるのかなと思います。それさえ解決すれば、おそらく総量分散できれば、数値は必ず下がると思いますし、おっしゃるとおり、あそこは騒音規制で大型は真ん中を走りなさい、40kmですよというような夜間走行対策を講じておられる道路ですので、そんなにスピードを出さないわけですから、リズムよく流してやることができれば、おそらく排ガスはストップアンドゴーを下げれば下がるのですけれども、そんな要因が非常に大きいかなと思っております。引き続き、我々協会も県内の事業所におきましては、対策地域内、対策地域外問わずに、1年でも2年でも早く環境に配慮したような対策を打っていただこうと、そのための支援をしながら取り組んで参りたいと思っております。

(岡本議長)

はい、ありがとうございます。ただいまの個別発生源対策としては非常に努力をされておられるが、構造上の問題があるのではないかというお話がございましたけど、特にこの構造上に関連して事務局から何か説明がありましたらよろしくをお願いします。

(事務局 三浪)

道路については、国交省さんの関係もあると思いますが、すぐに道路を整備していくというのはなかなか難しいと思います。特に、震災があつて国の予算も色々と編成が難しくなっているときだと思いますので、より事業の進め方が難しくなっていると思いますので、すぐに道路の方を変えて交通量を減らすというのは難しいと思います。三重県としては、できるだけ今できることを、トラック協会さんがおっしゃっていただいたように、新しい車に変えていくなど、そういった方面の対応をできなかなと考えているところです。

(社)三重県トラック協会 伊藤幹事)

NOx・PM 法で、全国で数県指定されていますけれども、これもどちらかといったら命の、環境というのは問題だと思うのでね。震災も命かもわかりませんが、以前からあったことをまだ遅々として進んでいないということに対しては、いかがかなという気がします。

(永楽副室長)

道路の関係ですが、事務局としてある程度どこまで進むかという話は、道路管理者のほうから聞いておりますので、少しご紹介させていただきます。新名神の高速道路につきましては、平成 27 年度に四日市から四日市北ジャンクションまで、平成 30 年度までには亀山西ジャンクションまで開通するのではないかと情報が入っております。それから、北勢バイパスは、26 年度までに四日市の名四カントリークラブぐらいのところまで開通するのではないかと。それから、霞 4 号線と言いまして、第 3 コンビナートのほうへつながる路線については、28 年度頃に開通予定ということで聞き及んでおりますので、もし道路管理者様のほうでまた変更があるようでしたら、教えていただきたいですし、それらの道路に関しての通行量、23 号に關係する通行量などに変化等あるようでしたら、また事務局のほうまでご連絡のほう、よろしくお願ひしたいと思っております。ただ、インフラ整備のことですので、時間的にはずれてくる可能性もあるかと思っております。以上です。

(岡本議長)

はい、ありがとうございます。それではただいまの現況報告で質問等、それから特に重点対策地域についてのご意見等ございましたら、よろしいですか。それでは、議事(1)の現状報告については終了したいと思います。

— 休憩 —

(岡本議長)

それでは引き続き、議事を進めたいと思います。次に(2)「次期総量削減計画について」ということで、まず①「基本方針改正に伴う今後の計画の在り方について」、それから②「今年度実施予定の調査等について」、事務局のほうから説明をお願いいたします。

(永楽副室長)

(資料5-1の説明)

(事務局 三浪)

(資料5-2の説明)

(事務局 数理計画 佐藤)

(資料6の説明)

(岡本議長)

ありがとうございました。ただいま事務局のほうから、次期計画の骨子案ということで、設定案を出していただいているのですが、例えば、こういった視点が抜けていないか、こういった視点での1章から5章の中で追加すべきじゃないか、色々ご意見があると思うのですが、まず骨子案のほうからご意見、あるいは内容についてのご質問もあればいただきたいと思います。いかがでしょうか。

(秋山幹事)

中日本高速です。1点、ご確認させていただきたいのですが、骨子案の中でお示しいただいた最終的な計画達成の方途ということで、流入車の適合車への転換や、荷主さんをお願いするような対策というのがございましたが、先程冒頭というか、先に説明していただきましたこの地区の交通実態の中で、通過車両は1割程度というご説明でしたが、最終的に今後策定する計画の中では、いわゆる通過車両に対する対策というのはお考えなのか。具体的にそれに対してどのような対策があるのか、そのあたりのお考えをご教示いただきたい。よろしく申し上げます。

(岡本議長)

事務局、お願いします。

(永楽副室長)

今ご指摘いただきましたところですが、22年度にシミュレーションした結果によりますと、9割が四日市のコンビナート付近のところに目的を持って入ってくる車両であるという結果も出ております。それから、入ってくる車に対しても非適合車の割合も案外少ないような状況ですので、何らかの流入対策というのは考えていかなきゃいけないかなとは思っておりますけれども、それを今どのような手法でやっていくのかということは、まだ内部的にも決まっていない状況ですので、ここで具体的にお示しすることはできないと考えております。目的を持って入ってくるものにつきましては、一番多いので何らかのことをしていかなければいけないとは考えておるのですが、本当に通過してしまう車両に対して、県として手をつけるのかということもあるのですが、それにつきましては、大都市圏のほうでは通過車両に対して通行規制とか、そのようなことがされていることは皆さんご存知だと思いますけれども、県としてはやはり目的を持って入ってくる車の比重が多いということに着眼しておりまして、目的を持って入ってくる車をどうにかいいものに変えたりしていくというのが最初だろうなと思います。その対策をした後に、まだ足りないという部分が出てきたら、通過車というこ

ともなるかもしれませんが、それは順を追って今後考えていかなければならないかなと考えております。先程言いました重点対策地域等につきましても、県で流入車に対して何らかの周知啓発、働きかけをした上で、どうしても環境改善をするためには必要だということになれば、また次の段階としてその法律に基づいた規制等を考えなければいけないかな。そこらへんは一步一步やれるところからやっていった上で、状況を見ながら検討していくという方向で、皆様の了解を得ながらやっていきたいと思っておりますので、そのへんのところ、ご理解のほう、よろしく願いいたします。

(岡本議長)

よろしいでしょうか。

(秋山幹事)

ありがとうございます。

(岡本議長)

他にございませんでしょうか。第2回から具体的な内容についてご審議いただくわけですが、今回は現状把握と。いま大きくフレームを作っていて、その中でこれから具体的な案を事務局から出していただくのですが、他に何かこういった視点でもう少し入れたほうがいいのかというご意見がございましたら。

(木曾岬町 伊藤幹事)

木曾岬町です。参考としてお伺いしたいのですが、参考資料3でこの計画を策定する対策地域がありますが、三重県の範囲はわかりますが、愛知県側というのはどのような動きがあるのですか。いま状況はどのようなのですか。

(岡本議長)

事務局、よろしく申し上げます。

(事務局 三浪)

計画の策定についてでしょうか。

(木曾岬町 伊藤幹事)

このような対策当該地域の指定がされている。

(事務局 三浪)

愛知県も指定がされておまして。重点対策地域のことですか。

(永楽副室長)

対策地域自体は、愛知県もされております。NOx・PM法の対策地域としては、指定されておる状況になっております。

(木曾岬町 伊藤幹事)

この対策地域は、木曾岬町と同様に愛知県側も対策が図られていると理解していいのですか。

(事務局 三浪)

そうですね。対策地域外となっている地域もあるのですけれども、広範囲で指定されております。ちょっと何町がというのは今すぐ出てこないのですけれども。

(木曾岬町 伊藤幹事)

ありがとうございました。愛知県側のことがわからなかったのです。

(永楽副室長)

ちょっと小さくて申し訳ないのですけれども、これが三重県でして、愛知県はこっちのほうです。愛知県は、ほぼ含まれていることになっています。

(木曾岬町 伊藤幹事)

ありがとうございました。

(岡本議長)

あとは、スケジュールのほうで何かご意見ございませんでしょうか。

ちょっと私からよろしいですか。三重県が第2回るとき現況を出すときに、三重県の調査データの速報値は載せていただけるのでしょうか。

(事務局 三浪)

できれば第2回の幹事会で三重県の調査結果についてもお示しできるようにと思って、今作業をしているところです。

(岡本議長)

そうすると、第2回はそういうのが反映された中身でご審議いただいたほうが良いということですね。

(事務局 三浪)

調査結果を使ってすぐに目標値の算定までは第2回までにはできないと思いますので、調査の結果で、どの地域に汚染があるか等をご報告できればと思っております。

(岡本議長)

はい、わかりました。特に他によろしいでしょうか。よろしければ、次期総量削減計画については、終了したいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、その他何か事務局のほうからありましたら、よろしくをお願いします。

(永楽副室長)

それでは、お手元のほうにお配りさせております青いパンフレットをご覧ください。県といたしまして、現在、普及啓発活動ということでエコドライブや、NOx 対策法地域内の現状、規制の状況、それから NOx・PM と深い関係がありますオキシダントですね、このようなことにつきまして学校さんとか事業者さん、車の販売店さん、バスの事業者さん、荷主さん、運輸業者さん達に対して、今啓発活動をやっております。エコドライブに関しては、こんなようなパンフレットを作って、皆様にご協力をくださいということで、委託でやっております、業者さんから連絡が入って、事業者さんのほうをお願いをして回っているのですけれども、このような普及啓発活動も行っておりますので、今三重県がやっていることの現状を追加させていただきたいと思っております。以上です。

(岡本議長)

はい、ありがとうございます。それでは議事については、これをもちまして終了させていただきたいと思っております。マイクを事務局にお返しします。

(永楽副室長)

それでは、次回開会についてのご案内をお願いします。

(事務局 数理計画 吉川)

幹事の皆様にはお忙しい中、恐縮ですが、本日の会議録につきまして、まとめ次第、お送りさせていただきますので、内容についてご確認いただきますようよろしくお願いいたします。

また、次回開会につきましては、本日お配りしました日程調整表に皆様のご都合をご記入いただき、FAX で数理計画までご連絡ください。日程を調整のうえ、文書によりご案内いたします。よろしくお願いいたします。

(永楽副室長)

日程調整表のほう、お手元にございますか。数理計画さんの方にご記入いただいて返していただきましたら、次回の日程を組ませていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして平成23年度第1回総量削減計画策定協議会幹事会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。

以上