

平成 23 年度第 2 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 10 月 3 日（月） 13:30～15:00

●場所：三重県水産会館 4 階研修室

●配布資料

資料 1 国道 1 号における大気汚染状況等の調査結果について

資料 2 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法に基づく重点対策地区について

資料 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（素案）

資料 4 次期計画に盛り込む新たな対策について

資料 5 今後のスケジュール

参考資料 1 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 22 年度）

参考資料 2 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

(永楽副室長)

それでは、定刻となりましたので、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2回幹事会を開会いたします。私、環境森林部地球温暖化対策室副室長の永楽と申します。どうぞ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。

本日の会議につきましては、前回同様、公開とさせていただきます。今回の議事要旨、議事録につきましては、幹事の皆様のご了承を得た後に、ホームページ等にて公開させていただきたいと思っております。

なお、本日は、中部経済産業局の田島様にご欠席、それから朝日町の環境課長様が遅れて見えられると思います。

本協議会幹事のメンバーにつきましては、前回、幹事名簿に朝日町町民環境課長様の異動を反映させていただいておりませんでしたので、再度幹事名簿を配布させていただいております。

それでは、前回の幹事会に引き続き、岡本幹事に議長をお願いしたいと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

(岡本議長)

議長を務めさせていただきます、環境森林部の岡本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速、議事を進めたいと思います。まず、事務局のほうから資料の確認をお願いいたします。

(事務局 三浪)

資料のほうは、クリップで留めさせていただいている資料とバラのものがおります。

クリップで留めてある資料は青色のインデックスが資料1から資料5まで付いていると思います。資料5のあとに参考資料がありまして、これはインデックスが付いていないのですが、横長の表が縦に2つ並んでいるのが参考資料1、それから国のほうで定めております「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」というのが参考資料2として付いております。それらの資料で、特に不足はございませんでしょうか。

もう一つ、別にお配りしている資料で、幹事様の新しい名簿、朝日町様を反映させていただいた名簿が1枚と、それと9月の中旬に一度事前に資料をお送りさせていただいておりますので、そのときから変更点を示した「主な変更箇所一覧」がございます。それから、最後に、議事録を付けさせていただいております。資料の変更点なのですが、大きく変わってきているところは、「主な変更箇所一覧」を見て頂きたいのですが、左の端に資料の番号が書いてありまして、その次がページ数になっておりまして、議題の(3)で紹介させていただく計画素案(資料3)の中で交通流対策の推進の考え方のところを修正させていただきました。それと、出典と注意事項を付けさせていただいたところがありますので、また資料の説明の中でお話させていただきます。特に不足はないでしょうか。

(岡本議長)

資料のほうはよろしいでしょうか。それでは、事項書に沿いまして、議事の進行をさせていただきます。

まず、議事の(1)ですが、「国道1号における大気汚染状況等の調査結果について」でございま

す。事務局のほうから説明をお願いいたします。

(事務局 数理計画 吉川)

それでは、資料 1、今年度行いました国道 1 号における大気汚染状況等の調査結果について、説明させていただきます。

まず、調査概要について、今年度の環境省の調査「平成 23 年度総量削減対策の在り方検討業務」、以後、「環境省調査」といいますが、この調査で主要道路の交差点や交差点間で濃度予測を実施しておりまして、その中で NO<sub>2</sub> 濃度が高濃度と予測された区間について、今回現地調査を行いました。

本業務で実施しました現地調査は 3 つありまして、1 つ目が「走行動態と NO<sub>x</sub> 排出量の関係等把握調査」、2 つ目が「ナンバープレート調査」、3 つ目が「NO<sub>x</sub> 濃度分布実測調査」です。これらの調査は 8 月下旬から 9 月上旬に行いました。

2 の調査対象区間ですが、環境省調査で、国道 23 号の一部と国道 1 号の一部の区間で平成 32 年度の NO<sub>2</sub> 濃度が環境基準である 60ppb を超えると予測されました。図 2.1.1 をご覧ください。国道 23 号については昨年調査をしておりますので、今年度は黒の枠で囲んでいます国道 1 号と、1 号と 23 号を結ぶ国道 25 号を調査対象区間としました。それでは、それぞれの調査結果について、順にご報告させていただきます。

2 ページにいきまして、まず 1 つ目の調査、走行動態と NO<sub>x</sub> 排出量の関係等把握調査ですが、これは、車載型 NO<sub>x</sub> 計を普通貨物車に搭載しまして、NO<sub>x</sub> 排出量や旅行速度などを計測する調査です。(1) 調査内容についてですが、アの試験車両は、普通貨物のディーゼル車、車両総重量 25t (最大積載量 10t 積み) の長期規制適合車を試験車両としました。図 3.1.1 に試験車両の写真がございます。

次に、計測項目ですが、3 ページの表 3.1.2 に示しているような項目、NO<sub>x</sub> 濃度、O<sub>2</sub> 濃度、速度、緯度経度などを計測します。その下の、図 3.1.2 左側の図は、車内に設置した計測機器で、右側は排気管と接続しているセンサーの写真になります。

次の 4 ページ、走行ルートですが、図 3.1.3 にありますように、国道 1 号の北は大里町交差点から南は新栄町交差点の約 18km としました。

調査時間帯は、平日の朝ピーク時 7 時からと、日中オフピーク時 12 時からと、夕方ピーク時 16 時からの各 2 時間、合計 6 時間を調査しました。調査日は平日の 5 日間行いました。

運転方法は、他の車の流れに従って、積載条件は半積載としました。

5 ページにいきまして、(2) 計測データの整理についてですが、運行データは、図 3.2.1 にあります調査区間を方向別、上り方向と下り方向に分けて抽出しました。上り方向は、図の左下の新栄町から右上の大治田 1 丁目の方向が上り方向になります。下り方向はその逆になります。また、対象区間を 4 km 毎に区間 1 から区間 5 に区分しました。

次に、6 ページにいただきましたが、調査結果のまとめ、まず調査実施状況についてですが、走行調査は、5 日間で延べ 60 運行し、走行距離は 1286km、走行時間は 35 時間 29 分でした。なお、8 月 30 日は計測器の不具合で一部のデータが取得できませんでした。

続きまして、調査結果概要についてですが、運行毎の結果は表 3.3.2 のとおりでして、有効な計測データは延べ 57 運行、上り方向が 28 運行、下り方向が 29 運行でした。57 運行の平均旅行速度は 36.1km/h、NO<sub>x</sub> 排出量は 7307g、平均燃費は 10あたり 3.26km という結果になっております。

次に、上り方向と下り方向別の NOx 排出量分布をみたのが 8 ページ以降になります。9 ページをご覧ください。こちらは、調査区間の一番北側にあたります区間 1 における上り方向と下り方向の NOx 排出量と平均旅行速度を表しております。まず、上の図ですが、これは上り方向でして、横軸は下の地図の位置を表しております。地図の左側に内部橋北詰という交差点がありますが、これがグラフの左側になります。地図の右側の大里町交差点がグラフの右側になります。進行方向は、グラフの左から右となります。縦軸は、2 つありまして、1 つ目は棒グラフで NOx 排出量を表しております。薄い色の部分が走行時の排出量、濃い部分が停止時の排出量となっております。大部分が走行時の排出量ですが、ところどころに濃い部分がありまして、交差点などの渋滞するところで停止時の排出量が出ています。例えば、一番右側の大里町交差点では停止時の濃い部分が多く排出されていることが見て取れると思います。もうひとつのグラフ、折れ線で示したグラフですが、これは平均旅行速度を表しています。下の図にいきますと、こちらは下り方向になりまして、上の図とは逆に進行方向が右の大里町交差点から左の内部橋北詰交差点方向になります。

9 ページが区間 1 の排出量分布になりまして、同じように 10 ページが区間 2、11 ページが区間 3、12 ページが区間 4、13 ページが区間 5 の排出量分布を表しています。

区間全体を見ますと、信号交差点付近は、停止、発進・加速の排出量が多くなっておりまして、一方で、交差点と交差点の間は、定常走行が多くて、信号交差点付近に比べて排出量が少なくなっております。

また、道路構造的な要因で、高架区間の上り坂、地形の起伏による上り坂で排出量が多くなっておりまして。例えば、区間 1 の大治田 1 丁目交差点は、高架になっているのですが、下り方向で見ますと、9 ページの下の図になりますが、1180m から 1580m にかけて排出量が多くなっておりまして。ここがちょうど大治田 1 丁目の高架区間の上り坂になります。また、区間 2 の下り方向、10 ページの下の図になりますが、一番右側の地点から 4780m くらいにかけて長い区間で排出量が多くなっておりまして、これは地形の起伏による長い上り坂の区間になります。

ここまでは、上り方向下り方向を分けてみましたが、次に、上り方向と下り方向を合わせた NOx 排出量分布を 14 ページ以降に示しています。14 ページが区間 1、15 ページが区間 2 と区間 3、16 ページが区間 4、区間 5、そして 17 ページは A 3 で折りたたんでいますが、こちらが区間 1 から区間 5 までの全体の排出量分布図となります。

17 ページをご覧くださいと、グラフの右側が四日市方面、左側が亀山方面になります。棒グラフをご覧くださいと、排出量の多いところと少ないところが繰り返してありまして、グラフの上に矢印で交差点名が書いてありますが、右から大里町、川尻町、大治田 1 丁目、小古曽というふうに信号交差点で排出量が多いことが、この調査から確認されました。

以上が走行調査の結果です。

続いて、2 つ目の調査、ナンバープレート調査の結果について説明させていただきます。資料の 21 ページをご覧ください。

調査の概要ですが、調査地点は、図 4.1.1 に示してありますけれども、国道 1 号の 2 地点で調査を行いました。A 地点は、四日市市小古曽付近、B 地点は鈴鹿市庄野町付近になります。

調査時期は、9 月 1 日 7 時から 9 月 2 日 7 時までの平日 24 時間としました。

調査方法は、22 ページの図 4.1.3 のようなカメラを車線毎に設置しまして、通過する車両のすべてのナンバープレートを撮影し、ナンバープレートの内容をデータ化しました。

調査対象車両は、調査断面を通過するすべての車両としまして、読み取り率は8割以上となるように撮影条件を設定しました。

カメラの設置状況について、まずA地点ですが、資料の24ページをご覧くださいのですが、四日市市小古曾付近の歩道橋にカメラを上り方向、下り方向それぞれ2台、計4台設置しました。写真1は上り方向、写真2は下り方向の写真になります。25ページは、B地点ですが、鈴鹿市庄野町付近の歩道橋にA地点と同様に上り方向、下り方向それぞれに2台、計4台のカメラを設置しました。

続きまして、26ページは、ナンバープレート自動認識装置の読み取り率ですが、表4.1.6に昼と夜の読み取り率を示していますが、それぞれ90%以上と高い確率で読み取れておりました。キの自動車登録情報の取得については、現在データを取得中でございます。

それでは、次に調査結果について説明させていただきます。

まず、国道1号の交通量についてですが、ナンバープレート調査から得られた車種別交通量は表4.2.1に示すとおりです。また、参考として、昨年度調査の国道25号、A地点の北側にあたりますけれども、国道25号と、国土交通省が実施しています「道路交通センサス」の平成6年度、9年度、11年度、17年度の交通量も合わせて載せております。

本調査の日交通量は、四日市市小古曾のA地点で約2万6千台、鈴鹿市庄野町のB地点で約2万4千台、A地点の方が若干多くなっておりました。他の調査と比較しますと、昨年調査の国道25号が約2万7千台でしたので、昨年と同程度の交通量であったことが確認できました。道路交通センサスでは、四日市市采女町、A地点とB地点の間にある地点ですが、ここで交通量調査を行っておりまして、平成17年度で約4万台になりますので、それと比較すると交通量が少ない結果となっております。

また、大型車混入率は、大型車はバスと普通貨物車と特種車になりますけれども、大型車混入率はA地点、B地点ともに40%を超えておりまして、大型車の割合が高くなっておりました。なお、A地点、B地点の車種構成には大きな差は見られませんでした。

続きまして、28ページの陸運支局区分別台数ですが、これは使用の本拠を三重県、愛知県とそれ以外のその他に分けてグラフを作成しております。上の図が本拠地別の台数、下の図がそれぞれの割合を表しています。

すべての車種で見ますと、A地点、B地点ともに三重県の車両が6割以上、愛知県の車両が約1割を占めていました。29ページの普通貨物車で見ますと、A地点、B地点ともに三重県の車両が約3割、愛知県の車両が約2割、その他が約半数を占めていました。昨年度調査の国道23号の納屋局前面では、三重県45%、愛知県21%でありましたので、国道23号よりも今回は三重県と愛知県の割合が少ない結果となりました。

続いて、30ページは、A地点について、時間帯別に分けてみました。すべての車種で見ますと、三重県の車両は7時から22時、6時で多く、特に7時の85%と17時の82%と非常に高く、通勤車両が多いと考えられます。31ページの普通貨物車を見ますと、三重県の車両は朝から夕方まで多く、夜間はその他の車両が多くなっております。これは、昨年調査の国道23号と同じような傾向でありました。

以上がナンバープレート調査の結果です。

続きまして、3つ目の調査、NOx濃度分布実測調査について説明させていただきます。資料の32ページをご覧ください。

調査地点ですが、国道1号沿道の34地点と、その他6地点、計40地点としました。表5.1.1にあります地点番号の1番から34番は、国道1号の上り方向と下り方向で調査しております。上り方向は奇数番号、下り方向が偶数番号となっています。一般測定局の四日市南測定局は36番、自排局の納屋測定局は37番になります。次の33ページは、調査地点の位置を表しています。

次に、調査結果のまとめですが、まず測定精度について、今回の簡易測定法（PTIO法）と一般局や自排局で測定している公定法との濃度の比較を行いました。表5.2.1は、PTIO法と測定局の実測値を示しています。NO<sub>2</sub>については誤差が大きいです。NO<sub>2</sub>はPTIO法と実測値は非常に近く、相関係数は、納屋測定局で0.83、四日市南測定局で0.78と高い値となっております。

次に、濃度分布の結果について、35ページから37ページに地点別、調査日別の濃度結果を示しています。35ページはNO、36ページはNO<sub>2</sub>、37ページはNO<sub>x</sub>になります。36ページのNO<sub>2</sub>の表をご覧ください。こちらの表をご覧くださいと、NO.38の浜町交差点（下り）の9月6日で62が黒色で示しておりますが、これはNO<sub>2</sub>の環境基準値60ppbを超えたことを表しています。今回の5日間の調査で、60ppbを超えたのは、この国道23号の浜町交差点（下り）のみで、国道1号沿道は60ppbを超える地点はありませんでした。

続きまして、42ページ、こちらは風向風速についてですが、表5.2.4は風向別の頻度と風速を示しております。上の表が納屋測定局、下の表が四日市南測定局になります。日別で見ますと、8月31日は台風12号が接近しておりまして、その影響で風速が強く、納屋測定局と四日市南測定局でE～SSE（西～南南西）の風向が卓越しておりました。また、9月6日は、納屋測定局で西北西から北西、四日市南測定局で西南西から西北西の風向が卓越しておりました。

濃度と風向風速の関係性について見ますと、9月6日にNO.38の浜町交差点（下り）が高濃度となったのは、この日の納屋測定局は西寄りの風向が多く、浜町交差点（下り）は国道23号の風下になる時間帯が多かったために、濃度が高くなったと考えられます。また、四日市南測定局においても西寄りの風向が多く、国道1号の東側にある下り方向の調査地点が上り方向の調査地点より濃度が高い傾向が見られました。それは、36ページの、9月6日で見てくださいと、下り方向が上り方向よりも大きな値となっております。

一方で、8月31日は、四日市南測定局において東寄りの風向が多く、風下にある上り方向で濃度が高くなっている傾向が見られました。5日間の調査結果ですが、濃度に風向が大きく影響していることが確認できました。

以上がNO<sub>x</sub>濃度分布実測調査の結果です。

今後の予定としましては、今年度の現地調査結果を考慮して、国道1号における自動車排出量を算定する予定です。

資料1の説明は以上です。

（岡本議長）

ありがとうございました。今、環境省調査で平成32年度のNO<sub>2</sub>濃度が環境基準を超過するという予測地点につきまして、調査結果を説明していただいたところでございます。それでは、この調査結果につきまして、ご質問あるいはご意見ありましたら、挙手のうえお願いしたいと思います。

（質問なし）

(岡本議長)

特にご質問がないようなので、次の議題に進めさせていただいてよろしいでしょうか。

それでは、続きまして、議事の(2)「自動車NOx・PM法に基づく重点対策地区について」、事務局のほうから説明をお願いします。

(永楽副室長)

それでは、資料2について説明させていただきたいと思います。

自動車NOx・PM法に基づく重点対策地区について、資料を作らせていただきました。前回、一回目の会議のときにも触れさせていただいているところでして、計画をつくるうえで法律の枠組みとして重点対策地区というのがございますので、その重点対策地区について、三重県の考え方をもう一度お話させていただこうと思って、資料を付けさせていただきました。

資料につきましては、3枚構成になっております。1枚目が重点対策地区についての説明、2枚目の絵が書いてある流入車対策の概要につきましては、重点対策地区の大体の概略を図示させていただいたものになります。3枚目は、重点対策地区の指定に係る意見について、これは今回説明をさせていただきまして、代理の方も来ていただいておりますので、この協議会が終わったあと、第3回協議会までに書いていただいて、組織のほうで相談していただいたうえで何かご意見があるようでしたら、この書式を使って提出していただきたいと思ひまして付けさせていただきました。

では、資料2の1枚目で概略をお話させていただきたいと思います。まず、重点対策地区についての制度制定の背景について、これは国の中央環境審議会において前回の計画の進捗状況等の評価を行っております。評価の中で、対策地域内において、大気環境のほうは車種規制等のそれぞれの対策が進んでおりまして着実に改善してきているのですが、ただ、交通量が多い一部の交差点等において大気環境基準をまだまだ達成できていないところがありまして、その局地的な汚染が継続的に観測されました。そのような局地的な汚染については、現行の車種規制が及ばないような一部の対策地域外のところからの流入車の影響が大きいということも分かってきております。このような環境基準の非達成地点において、出来る限りその基準を達成できるようにということで、このような重点対策地区の指定制度が法律の枠組みとして設けられております。

2の重点対策地区の指定については、ページの構成が違っていたようで申し訳ないのですが、3枚目の「流入車対策の概要」を見ていただきたいのですが、これは重点対策地区の概要を示したものでございます。3重の丸が書いてあるかと思いますが、薄い丸がNOx・PM法対策地域として三重県として指定しているところで、その外側に大きな丸が書いてあるのですが、これが重点対策地区として指定された場合の周辺地域を表しております。真ん中の丸の中に、点線で囲んだ色が濃い小さい丸は指定地区ということで重点対策地区として指定する、というようにこの3重の円で重点対策地区の説明を模式化したものでございます。

重点対策地区の指定につきましては、窒素酸化物の重点対策地区の新設ということで、今のNOx・PM法対策地域内の中に指定地区として、大気の汚染が特に著しく、対策を計画的に実施する必要がある地区を重点対策地区に県知事が指定して、指定したところにつきましては、窒素酸化物重点対策計画を策定し、対策を重点的に実施してください、という制度になります。このように対策地域の中に重点対策地区を指定しますと、それに伴って、指定地区内では建物の新築に係る届出を新たに発生するというようになります。その建物とは、重点対策地区内に新たな交通需要を生じさせるような建物

でありまして、新設する者には、排出量を抑制するための配慮事項等の届出の義務が課せられるというような制度になります。

それから流入車対策としては、自動車を使用する事業者に係る流入車対策ということで、図の点線の丸に矢印が通っていると思うのですが、指定地区へ運行する自動車を使用する一定の事業者に対して、窒素酸化物等の排出の抑制に関する計画作成・提出や定期報告を義務付けるような制度になっております。それから、事業者に対しましては、対策地域内に運行する自動車を使用する事業者及び荷主さんに窒素酸化物の排出の抑制に係る努力をしていただくようお願いをすることになります。ですから、三重県の対策地域内に重点対策地区として点線の丸を指定すると、対策地域の外側の周辺地域から重点対策地区に来る車を運行させる事業者に対して、様々な義務が課せられるというような制度になっております。このような制度を用いて、局所的な汚染によって環境基準が達成されないようなところの環境改善を図っていこうというものが、重点対策地区という法律の枠組みになっております。

現在の全国の指定の状況ですけれども、環境基準（の達成状況）が徐々に改善しているということもあって、今のところ、指定をされているところはございません。

この重点対策地区の取扱いについてですけれども、三重県としては、4番の基本的な考え方のところを示してございますけれども、一部の測定局で環境基準が非達成の状況が継続しているのですが、22年度に三重県が調査した結果によりますと、対策地域内を発着する車両が9割を占めており、ということは、対策地域内に入ってくる車はほぼ対策地域内に目的を持って流入・流出している状態であります。それから対策地域を有する愛知県、大阪府、兵庫県と三重県からの流入車両が8割以上を占めているということ、それから非適合車の車両が普通貨物で約1割くらいであることも分かっています。このような状況が分かっておりますので、例えば、今、環境基準が達成されていない地区も同様の状況であると考えておりまして、愛知県、大阪府、兵庫県も対策地域を有しておりますので、既に適合車の使用が進んできていると考えております。ですから、適合車の割合も高いですし、通過車両は三重県ではあまり考えられないので、周辺地域を指定して、重点対策地区を指定して、周辺地域から流入する車について、今後さらに法律の枠組みに従って規制をするという考え方は、今のところない状況になっております。

それでは、一部の環境基準が達成されていない地域はどうするのかと申しますと、現状通っている車を調べてみますと、登録地域が様々な市町村にまたがっている、それから特定の地域から流入している状況ではない、それから目的を持って地域内に流入してくるということを考え合わせますと、何らかの荷主対策を考えてお願いしていく方が今後のやり方としては適切なのではないかと考えておりますので、重点対策地区に指定することについては今のところ考えていないということをご理解のほうをお願いしたいと思って説明させていただいた次第です。

それから流入車対策の概要のところにかかせていただいたのですが、対策地域内には車種規制がかかっていますが、重点対策地区を指定して周辺地域を指定する場合も一定の要件に従った自動車を保有している、それから自動車を運行するというのが対象となりますので、全ての事業者さんに対して何らかの効果があるものでもないというお話を聞いております。ですから、特定の地域ではないということと、それから目的を持って入ってきているということから、法の枠組みとは違った方策で流入車対策を考えていこうと思っております。ご理解の程よろしく申し上げます。

2枚目に付けさせていただきましたが、重点対策地区の指定に係る意見ということで、意見様式を添付させていただきましたので、代理の方で今日出席された方につきまして、今度の幹事会までにご



意見があるようでしたら、ご意見の提出をお願いします。

説明は以上です。

(岡本議長)

ありがとうございました。いま重点対策地区の指定制度が法改正の中で導入されているということで、それに対して三重県はこの枠組みで適当かどうかという考え方を示されたところでございます。

これは、最終的には紙で報告していただくことになるのですか。それとも、この場でご意見いただくということになるのですか。

(永楽副室長)

ご参加されている皆様に関しては、この場でご意見いただいて、指定すべきものなのか、それとも指定しないで状況を見ていくのか、ということをご意見いただきたいと思っております。

(岡本議長)

では、これに対するご質問、ご意見等ございましたら、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(梅村幹事)

今のご説明の中で、最終的に幹事の我々の意見を、ということなのですが、三重県さんの事務局の意見というのは、資料の2ページ目のどこに書いてあるのでしょうか。重点対策地区については指定しなくていいのではないかとのご説明だったのですが、まず、事務局の意見をお聞きしたい。効果が薄いと考えられるということは書いてありますが、するかしないかは書いていないわけですね。事務局さんの意見がなく、我々に意見求められても困るかなと思います。事務局はこうしたいけれど、どうでしょうかと聞かれば、我々としても意見が言えると思いますので、そのあたりをはっきりしていただきたい。

(永楽副室長)

今のところ、ここに書かせていただいたとおりの理由をもって、入れていくという考えは持っておりません。それに対して、ご意見いただきたいということでございます。

(梅村幹事)

今のことを文書にして入れていただきたい。もし今回の議題を持って帰るということになれば、文書に入れていただいて、どうなのかということをお問ひしないと、おかしいのではないかと思います。

(永楽副室長)

それでは、後程、文書にしたものを皆様のところにお届せさせていただきますと思います。

(岡本議長)

それでは、その資料2につきましては、ただいまご意見ありましたように、明確な三重県としての考え方を明示されていないというご意見をいただきましたので、そこをきちっと重点対策地区ではないという方向で進めるといふ意志を書き込んだ内容で、これをもう一度配布させていただいたう

えでご意見を賜るといふことによろしいでしょうか。

ご意見は訂正内容でいくといふことで、特に、重点対策地区についてのご意見等がこの場でございましたら、賜りたいと思います。

よろしいでしょうか。

ご意見等、ないようですので、次の議事に進めたいと思います。

それでは、議事（3）の「計画素案について」、事務局からご説明をお願いします。

（事務局 三浪）

資料のほうは、資料3というインデックスが付いた資料になります。タイトルが書いてありまして、1枚めくっていただきますと、目次がございます。前回の協議会のときに代替の案として示させていただきました資料5-1だったと思いますが、そこで書かせていただいた内容を目次として落としているような形です。今後、これからの議論の中で変わっていく可能性もございます。

1枚めくっていただきまして、まず序説のところでございますが、計画策定の趣旨は省略しながら申し上げます。

三重県が自動車NOx・PM法に基づき平成15年に作成した総量削減計画においては、平成22年度までに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、環境基準を達成することを目標として、車種規制、交通需要の調整・低減、交通流対策等の各種施策を総合的に実施することとしてきました。

国においては、平成22年度に目標年度が終了することを踏まえ、もう終了しているのですが、平成23年3月に法律に基づく基本方針の変更を行いました。基本方針においては、中間年度の平成27年度にすべての監視測定局における大気環境基準の達成、それから、最終目標年度である平成32年度までに対策地域における大気環境基準の確保を目的としております。この基本方針の変更を受けて、対策地域における窒素酸化物等の総量の削減に資するため、三重県は、新たな総量削減計画を策定する、というのが趣旨でございます。

対策地域の範囲でございますが、図に示しておりますように、旧総量削減計画と同じで、四日市市、桑名市（旧多度町を除きます）、鈴鹿市、木曾岬町、朝日町、川越町の区域とさせていただきます。

それから次のページにいただいていただきまして、旧計画のまとめといふことで、対策地域内の窒素酸化物、粒子状物質の年間排出量について表にしております。これは、前回の協議会でも見ていただいた資料の中にもございますが、窒素酸化物の実績比較という表を見ていただきますと、平成17年度の間目標におきましても、④（③のうちの自動車排出総量）の行ですが、目標が2,384トンに対して実績が3,000トンくらいで約27%程度超過しております。それから、平成22年度につきましては、一番下の行で⑥（⑤のうちの自動車排出総量）ですが、目標1,741トンに対して推計が2,500トンくらいですので、こちらも超過している状況でございます。排出量については超過しております。これは粒子状物質についても同じです。

3ページを見ていただきますと、先程見ていただいたとおり、排出量では目標を達成できていないのですが、環境基準で見ますと、これも前回見ていただいたようなグラフなのですが、色の濃いところが環境基準を達成している測定局の数、11とか10とか白い字で書いてありますところは環境基準を達成している測定局の数です。二酸化窒素でいいますと、右上のグラフで、1と黒い字で書いてあってそこだけ色が違うようになっておりますけれど、1局だけ環境基準を達成できていないところがあります。下のほうは、浮遊粒子状物質になりますけれども、こちらについては20年度から22年度まで環境基準が達成している状況です。

それから、4ページですが、こちらにつきましても、前回の協議会で見いただいているかと思いますが、前の計画に係る各項目別の取組状況です。前は平成15年度から21年度までについての状況を示しておりましたが、22年度の状況について、8月に各幹事様のほうから結果を報告していただいておりますので、それを反映させていただいております。あと、この内容について何か間違いがありましたら、ご連絡いただければ修正しておきます。これは10ページまで続きます。何か誤りやお気づきの点がありましたら、ご連絡いただければ有り難いです。

それから、11ページが計画の目標及び計画達成の期間です。計画の目標については、平成32年度までに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保、達成することを目標とする、平成27年度までにすべての測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準達成を中間目標とする、ということになっております。下に表があつて、まだ何も数字が入っていないのですが、この中に環境基準を達成するために、達成すべき窒素酸化物の排出量や粒子状物質の排出量を記入していく形になります。これはいま算定中でございます。

それから、計画の期間は、真ん中より下のところにありますが、策定の日から平成33年3月31日までといたします。

それから、3番のところに、前の計画にはなかったのですが、計画目標の達成に係る基本的事項というのを入れさせていただきました。これは、今後、皆様のほうで、これから計画に盛り込むための事業、実施していただく施策を検討していただくために、どういう考え方で進めていただくかということを示すために入れさせていただいております。事務局の注記を入れさせていただいておりますが、この内容としては、平成23年3月に告示された基本方針から主な事項を抜粋して作成させていただいておりますので、特に三重県のほうで事務局として考えて入れたというよりは、基本方針から主なものを転記して入れている形になります。ですので、ここまで書くかというようなところがございましたら、また言ういただければ、出来る限り修正できるところは修正していきたいと思えます。この中で、12ページの(7)ですが、こちらは新しく入れさせていただいております。9月22日に送らせていただいた資料の時点では、局地汚染対策の推進のところは抜けていたのですが、環境基準が達成できていないところが1箇所あるということもありますので、基本方針の中から若干直しているのですが、入れております。それから、その上の(6)交通流対策の推進というところですが、こちらについても県の道路部局と調整いたしまして、前よりも若干簡単な書き方になっております。送らせていただいた時点では、「立体交差化や右折レーンを設置する」とか非常に具体的なことが書いてあったのですが、今回の内容は「交差点の改良」というような言葉に直させていただいております。こちらについても、何かご意見がありましたら頂きたいと思えます。

それから、13ページのほうにいきますと、こちらが大気汚染等の現状になります。まず、窒素酸化物ですが、真ん中の図を見ただきますと、これは平成21年度の推計です。これから平成22年度と今年度実施した調査結果を入れて直していくのですが、21年度の排出量として、昨年度推計した結果としては、総量が23,000トンくらいになりました。その内訳としては、工場・事業場から排出されているものが5割を超えています。自動車からは17%くらいになります。自動車の内訳を見ただきますと、普通貨物自動車から排出される量が非常に多くて、その次が特種自動車という形になっております。この図の下にも、9月22日に送付させていただいた時点からの変更点として、注記を入れさせていただいております。この排出量の内訳は22年度調査時点のものでして、平成23年度に実施した調査結果等を踏まえて再算定する予定です。粒子状物質については、県として特に現在集計はしておりません。環境省が別の調査でしておりますので、そのデータを転記したいと思っております。

す。

それから、次は、二酸化窒素に係る汚染状況の推移ですが、右の 15 ページのところを見ていただきますと、上のほうに二酸化窒素濃度の経年変化という表がありまして、一番上が一般環境大気測定局、それから2つ目が自動車排出ガス測定局、一番下が納屋局になります。自動車排出ガス測定局と納屋局を見ていただきますと、納屋局が22年度で0.064ppmということで、対策地域内の自動車排出ガス測定局の0.044ppmをかなり上回っているという状況です。これが依然として改善されていないということです。

説明が長くて申し訳ないのですが、それから、15 ページの下の方に、ウとして平成21年度における二酸化窒素濃度の発生源別寄与割合というのがございまして、平成21年度の対策地域内の二酸化窒素濃度の発生源別寄与割合は、一般局では、自動車が49%、工場・事業場が28%となっております。また、幹線道路沿道の濃度を測定している自排局では、自動車が89%、工場・事業場が5%となっております。ともに自動車からの影響が大きくなっております。次のページに円グラフがございまして、円グラフの左のほうが一般局、小学校や私たちが暮らしているような地域に設置されている測定局ですが、こういったところにどのような発生源がどれだけ影響しているかを示した円グラフなのですけれども、工場・事業場が28%、自動車が49%です。一方、右のほうの円グラフですと、自動車排出ガス測定局では、道路の近いところで測定しておりますので、自動車の影響が89%と非常に大きくなっております。ただ、前のグラフで排出量を見たときに、工場・事業場がすごく大きかったですから、なぜこのような差が出てくるかということなのですけれども、15 ページの下にその理由を書かせていただいております。要因としては、自動車からの排出ガスは地上付近での排出であり、かつ、発生源となる道路は一般局の周辺にも位置します。どこにでも道路はあります。それから自排局は道路の直近に位置しているため、拡散による希釈効果が小さくなっています。測定局というのは吸入するところが高さ3mくらいのところにありまして、道路から出てきた排出ガスを吸い込んでいくということになるのですが、工場・事業場の場合というのは、高い煙突から排出されます。本当に高いところだと、100mくらいの高さの煙突がコンビナートにもございまして、そういう高いところから排出されたものは遠くに拡散していきますので、実際測定局の高さ3mくらいにはあまり影響しないという結果になっております。あくまで推計なのですが、そのような形になっております。

それから、粒子状物質については、環境基準はどこの局でも達成しております。17 ページの折れ線グラフを見ていただきますと、平成14年度から、17年度に一度上がっておりますけれども、だんだん下がってきております。ただ、黄砂などが多い時期というのは高くなりますので、ここは天候に左右されるところはあります。

18 ページ以降ですが、こちらは道路が何キロあるかとか、鉄道が何キロあるかとか、自動車保有台数がどのようになっているかの統計をお示ししております。それなので、説明は省略させていただこうと思います。自動車保有台数のところだけ見ていただきますと、19 ページの真ん中の表ですが、現状平成21年度末で、三重県全体で登録台数が143万5千台くらいになるのですが、そのうち対策地域内に登録されているのが49万5千台くらいです。やはり一番多いのが乗用車です。その次に多いのが貨物自動車や小型2輪などになります。

資料3については、説明は以上でございます。

(岡本議長)

ありがとうございました。ただいま、総量削減計画の素案ということで、事務局のほうから資料の

説明をいただいたところでございます。

特に、4ページから7ページに、実施状況というところがございますが、ここについて今の段階で誤りがありましたらこの場で訂正いただきたいということがありましたので、そこを見ていただきながら、先程のご説明に対してご質問やご意見がありましたら、賜りたいと思います。

(秋山幹事)

21ページの「主要地点における交通量、大型車混入率、平均旅行速度」のところ、平成17年度のセンサスの結果が表示されているところですが、先週、国交省さんのほうで発表されているセンサスの22年度の交通量データがございます。これから計画を策定するものですので、22年度のデータに改められた方がいいのではないか、という意見です。

(岡本議長)

ありがとうございます。道路センサスの22年度が出ているということです。事務局のほうからお願いします。

(事務局 三浪)

今回は間に合わなかったのですが、最終的にまとめるときまでには、修正させていただこうと思います。

(岡本議長)

はい。他にはございませんでしょうか。

私からよろしいですか。11ページの総量削減目標ということで、一番大事なところだと思うのですが、これはいつ頃記入できるのでしょうか。

(事務局 三浪)

窒素酸化物と浮遊粒子状物質で書き入れられる時期は違ってくると思うのですが、窒素酸化物のほうは11月の終わり頃には入れたいと思っております。浮遊粒子状物質のほうは、環境省さんの調査結果を入れますので、今のところ何月に出来るというのは教えていただいていないのですが、窒素酸化物より早い時点で計算されると思います。

幹事会のときに数字をお示しすることができなかった場合には、文書で送付させていただいて見ていただくという形をとらせていただきたいと思いますと思っております。

(岡本議長)

はい、ありがとうございます。  
他に何かございますか。

(梅村幹事)

今の総排出量のことですが、これを算出するときにはどのような計算をするのでしょうか。それをお示ししていただくときに、その根拠までお教えいただけるのでしょうか。

(事務局 三浪)

基本的には環境省の窒素酸化物総量規制マニュアルに基づいて計算します。必要があれば、こういう考え方で計算している、ということは資料としてお付けした方がよろしいでしょうか。

(梅村幹事)

何を言いたかったかと言いますと、目標年次に対する道路の交通量をどのくらい見込んでいるのかということで大きく変わってくると思いますので、私ども道路計画をやっている部分もありますので、この計画と相違がないか見たかったということでございます。根拠となる将来予測交通量が私どもも考えている部分とそう大差ない数字を使われているのか、そこを見たかったわけでございますので、そこが分かる部分があればということです。

(事務局 三浪)

どのようなデータを使って推計したかというような根拠は、なるべく書き入れていくようにしたいと思います。

(岡本議長)

それでは、皆様方にちゃんと根拠が分かるように数値も提示していただく、ということで進めたいと思います。

— 休憩 —

(岡本議長)

それでは、幹事会のほう引き続き再開したいと思います。

それでは、事項書に沿いまして、「次期計画に盛り込む新たな対策について」と合わせて「今後のスケジュールについて」、資料4と5について、事務局のほうから説明をお願いします。

(事務局 三浪)

まずは、資料4のほうですが、これから計画に盛り込んでいくための新しい施策について、またお手数おかけするのですが、各幹事様に照会させていただきまして、まとめていきたいと思っております。資料4は依頼文の写しなのですれども、本日付となっておりますので、次期総量削減計画の中間目標年度である平成27年度までの実施予定(可能)事業及び最終目標年度である平成32年度までの実施予定(可能)事業を検討いただきまして、裏面にあります調査票に記入して回答いただければと思います。今後5年間や10年間と非常に長い期間の事業ですので、予算の関係もあって、検討していただくのは大変かと思えます。裏面の様式で、基本的には今計画の中に書かれていることを継続していくご予約の幹事様には「変更なし」というところに丸を付けていただければ、そのまま特に大きな間違いがなければ何もかえずに記載していただきたいと思えます。これから何か新しいことを検討していただいている、これから検討したいということがありましたら、「変更・新規施策あり」と丸を付けていただいて、下の所に、方途の区分がございます、区分に分けていただいて、困難であれば分けなくて結構ですけれども、新しい施策、内容についてご記入いただければ有り難いです。これについては、電子ファイルをご希望の方はご連絡くださいと書いてありますが、私のほうでメールアドレス

レスを把握させていただいている幹事様につきましては、今日会議が終わりましてから送らせていただきます。それから、資料の紙ベースで送らせていただきたいと思いますので、またよろしくお願ひします。

この資料については、三重県自動車交通公害対策推進協議会という協議会がありまして、こちらの方はもっと多くの幹事様に入っただいておりまして、例えば四日市コンビナートの四日市地域環境対策協議会など、荷主様に該当するような団体さんも入っただいておりますので、そういったところにも同じように照会させていただこうと思います。この資料の中で何かご不明な点はございませんでしょうか。資料を送らせていただいてから、ご不明な点がありましたら、ご連絡いただければと思います。

それから、資料5はスケジュールになりますけれども、前回は資料5-2として付けさせていただいていたのですが、少し変更点がありますので、資料5として付けさせていただきました。変更となりましたのは、三重県のところで、第1回を8月上旬にさせていただいて、それから第2回が今日なのですが、三重県調査結果と素案の前半の審議と、今後の施策の考え方について説明させていただきました。第3回の幹事会を前回は11月の前半くらいに実施する形で書かせていただいておりましたが、排出量の算定などに時間を要しておりますので、11月の終わりか12月のはじめに時期が遅れています。パブリックコメントも同様に、前回は12月頃と思っていたのですが、12月から1月にかけてという形になるかもしれません。それから第4回幹事会と委員会もそれぞれ1ヶ月ずつ遅れて書かせていただいております。また前後する場合がありますので、その都度お知らせしたいと思います。

(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削減計画における新たな施策の議題がありました。この時期、なかなか長期的な部分を出すのが難しいかと思いますが、出来る限りのご協力をお願いしたいと思います。

それから、資料5につきましては、総量削減目標が入らないということでそれに合わせてスケジュール的に1ヶ月ほど延びたという状況にあるという説明がありました。これに関して、特にご質問等はございますか。

今日は、重点対策地区については、県としての考え方を明示したうえで資料を配付してください、という話がありました。それから、計画素案の総量削減目標については、きちっと根拠について資料を提示いただきたいというご意見がございました。全体の中でもう一度、ご質問等ございましたらお願いします。

(星野幹事)

資料2の重点対策地区の指定に係る意見について、下に「※平成23年10月3日の幹事会に御出席いただいた幹事様(代理の方含む)については、この様式の提出は不要です。」と書いてありますが、今日出席した幹事の方の協会もしくは団体のご意見をお聞きするのか、そのあたりはどうなのでしょう。

(事務局 三浪)

例えば、バス協会様ですと、協会に入っいらっしゃる会員様も入れるということですか。

(星野幹事)

はい。

(事務局 三浪)

各機関様によって様々ではないかと思うのですが、事務局としましては、各協会の幹事になっている方のご意見をいただいて決めていきたいと思っております。それと、先程説明がありましたが、改めてもう一回皆様に文書で意見照会をさせていただいて、それで回答をいただきたいと思います。

((社)三重県トラック協会 伊藤幹事)

全員ですよ。

(事務局 三浪)

はい、この幹事会では全員です。

((社)三重県トラック協会 伊藤幹事)

事務局案を示していただければ、事務局案に賛成か、もしくは意見を述べるのか。問いかけも書いていただければいいのではないかと思います。

(岡本議長)

様式の方は見直していただいて、もう一度確認していただくということで、よろしく願いいたします。

他によろしいでしょうか。

(岡田幹事)

中部運輸局です。資料4について、今後32年度までの実施予定ということではあるのですが、単年度で予算がついている以上、非常に難しいかと思えます。「変更なし」ということで丸をつけさせていただくことが多いかと思うのですけれども、その年度で予算がつかなくて終わってしまうということも可能性としては十分ありますが、そのあたりはそのぐらいの予測でよろしいのでしょうか。

(事務局 三浪)

この前の計画のときもそうだったのですが、基本的には予定をしている可能な事業を書き添えて、実施状況のとりまとめのときは「ここまで出来ました」という形でご報告いただいておりますので、可能と分かっている時点の事業を書き添えれば結構です。

(岡本議長)

いまの回答でよろしいでしょうか。長期的な見通しが立たない中、とりあえず可能である事業を記入したけれども、実際は予算がつかなくて出来ない部分もあるということで、それは実績の方にいくということですね。この計画の中間見直しはあるのでしょうか。

(事務局 三浪)



中間目標がありますので、27年度の段階でいったんとりまとめをさせていただくことになると思います。

(岡本議長)

他によろしいでしょうか。

(館幹事)

先程、幹事の意見を求める話がありましたよね。また別件で、先程予算の話がありましたけど、これも幹事様宛てということになっておりますが、これは両方とも幹事個人の意見を求めているということなのですか。

(事務局 三浪)

すみません。そのあたりがきちっと整理されていなくて申し訳ないです。

重点対策地区については、各幹事様個人といたしますか、代理の方がご出席されている場合もあると思いますので、基本的には所属長様に該当する方のご意見をいただきたいと思うので、課長様のご意見と考えております。

施策の依頼につきましては、川越町様でしたら、環境交通課様でされようとしている事業について書いていただけると有り難いのですが。

(館幹事)

資料2は幹事の考えを出して欲しい、資料4については施策を出して欲しいと。それぞれ頭で考えていることを書けばいいのだろうということは簡単に言ったら思いますが、果たして私達を書けるのでしょうか。

(永楽副室長)

資料2と資料4の話はつながっているのですが、今後の方向性について、27年度の間に向けてと、中間の目標、それから32年度この計画の最終目標の方策というところは、基本的に窒素酸化物や浮遊粒子状物質を下げていくために各組織様のほうでどのような効果がある取組みをやっていただけるのかは、現行計画にも書いてあるのですが、書けるべき所までは組織として決めていただいて書いてきていただきたいと思っております。単年度予算ということはあるのですが、方向性のみでも結構ですので、書けるところまでいただきたいと思っております。道路の関係でしたら、何年くらいまでにここからここまで開通して交通量はこれだけ見込んでおります、そのようなものがあればいただきたいと思います。

それから、重点対策地区につきましては、これは資料の中には書いていなかったのですが、方向性としては、法のしくみはちょっと馴染まないということで今回この計画においても取り入れていかないという方向性を示させていただきましたので、重点対策地区を入れないということに対して、何らかのご意見が個人ではなく組織としていただきたいと思います。第3回の幹事会では方策を書き込んでいきますので、そこに反映できるような形で持っていきたいと思っております。

組織の代表として今日ご参加していただいておりますので、そのへんで何らかのご意見、それから今後計画をつくるにあたって有効な対策等をお示しいただけるのであれば、三重県としては参考にし

て計画に反映させていただきたいと思っております。

(岡本議長)

今の回答でよろしいでしょうか。

(館幹事)

あまりよく分かりません。組織のしかるべき所の人に来て個人的な意見を述べるのか。曖昧な表現をしておりますけれども、私ども組織の代表として来ていますが、そういうことについて個人的な意見を上の人に話ができますけれども、それを「指定する」、「指定しない」に丸をつけることはできませんよね。施策として、川越町としてやっていることを書くことはできますが、重点対策地区に指定するか指定しないか個人的な意見を書いてくださいという話は、先程の話は曖昧にまた言いましたけれども、なんだかはっきりしないですし、書けるのかなというところがあります。

(渥美室長)

説明が不足していた部分があって申し訳ないのですが、今日開催させていただいています幹事会ですが、幹事会で盛り込んだ内容を最終的に協議会にあげていく話になります。協議会は、首長さんや代表の皆さんに出ていただくわけですから、幹事と協議会の委員さんの意見が違うというのはまずいわけでございまして、当然、組織の意見ということで今回の回答をいただきたいということでございます。ですので、幹事さん個人の思いで書くのではなく、組織の意向を踏まえての回答をここではお願いしたいと思っております。

(岡本議長)

今の回答でよろしいでしょうか。

(館幹事)

はい。

(岡本議長)

あくまで幹事の個人的意見ではなく、組織を代表とした組織の意見として出させていただくということでもよろしいでしょうか。

他にございますか。なければ、議事については終了したいと思います。

それでは、マイクを事務局にお返しいたしますので、よろしく申し上げます。

(永楽副室長)

それでは、どうも長い間ありがとうございました。今回提示した資料につきまして、意見やご質問等がありましたら、事務局のほうにお問い合わせのほうよろしくお願いたします。

それでは、今後のことにつきまして、議事録の確認等ございますので、数理計画さんよろしくお願いたします。

(事務局 数理計画 吉川)

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、お忙しいところ恐縮ですが、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、後日、日程調整表を FAX またはメールでお送りさせていただきますので、皆様のご都合をご記入いただきまして、FAX で数理計画までご連絡ください。日程調整をしたうえで、文書によりご案内いたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(永楽副室長)

ありがとうございました。

それでは、これもちまして平成 23 年度第 2 回総量削減計画の幹事会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

以上