

平成 23 年度第 3 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 12 月 21 日（水） 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 対策地域内の窒素酸化物排出量算定結果について

資料 2 自動車 NO_x・PM 法に基づく重点対策地区の指定について

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（中間案）（案）

資料 4 次期総量削減計画策定のスケジュール

参考資料 1-1 自動車排出量算定方法について

参考資料 1-2 本調査と昨年度調査結果の比較について

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

(渥美室長)

それでは、定刻となりましたので、ただいまから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 3 回幹事会を開会いたします。私は、三重県環境森林部地球温暖化対策室室長の渥美でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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、今回の議事要旨、議事録については、幹事の皆様のご了承を得た後、ホームページにて公開させていただきたいと思っております。

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っております。それでは、よろしくお願いいたします。

(岡本議長)

本日の議事の進行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、早速でございますけれども、事務局から本日の資料の確認をお願いしたいと思います。

(事務局 三浪)

(資料確認)

(岡本議長)

それでは、事項書に沿いまして、議事を進行したいと思います。

議事の(1)でございますが、「対策地域内の窒素酸化物排出量算定結果について」ということで、資料 1 について事務局のほうからご説明をお願いします。

(事務局 数理計画 吉川)

(資料 1 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、対策地域内の窒素酸化物排出量、シミュレーションを行っていただきまして、測定局あるいは対策地域内の環境基準を達成すべきにどのくらい削減量が必要なのかということをご説明いただいたわけですが、これに関しまして、ご質問あるいはご意見等ございましたら、よろしくお願いいたします。

(事務局 三浪)

初めに説明すべきだったのですが、資料 1 と参考資料については、事前にお送りしていませんでしたので、今日、皆様初めて見ていただく資料でございます。よろしくお願いいたします。

(岡本議長)

私からよろしいですか。12 ページに、今の対策のまま推移すると、27 年度あるいは 32 年度で排出量が削減していくということで、例えば、自動車は買い替え等が進んでより環境に配慮した車で入れ替わっていくということで推定されるのですが、13 ページの工場・事業場の発生源別排出量が 21 年度から 10 年先も同じとしたその根拠を教えてくださいたいと思っております。

(事務局 数理計画 佐藤)

工場・事業場や船舶は、本当は企業さんの努力で減っていく場合が多いのですが、工場・事業場さんから将来計画を出していただくことがなかなか難しく、もし 21 年度と排出量が同じであったとしても将来の環境がどこまで改善されるかというところをみるために、ここはあえて、工場・事業場や船舶など将来計画値がないものは現状スライドということで、環境に対しては安全側という観点で推計を行っております。

(岡本議長)

ありがとうございます。他に、ご意見でも結構ですので、ご質問等ございましたらお願いします。

(星野幹事)

21 年度、27 年度、32 年度ということで、それぞれ予測数値を出されているのですが、これは車両数の減少や、例えば、景気の悪化による走行量を考慮されているのでしょうか。例えば、車両数の減少であれば、どのような根拠をもとに計算されたのでしょうか。

それと、新しく造られる道路へ流れがかわっていくというか、それを考慮せずに単純に今の数字を当てはめて推量したのか、道路建設を含めて数字を見たのか、それだけお聞かせいただけますか。

(事務局 数理計画 佐藤)

車の台数は、減車というのはあまり見込んでいません。それは、台数が絶対的にどうのこうのというよりは、少なくなった台数でも、例えば、バスとかでもある程度需要を満たさなくてはいけないというようなもので、走行量自体はそれほど変わらないと思っております。ただ、実際の車の代替のところは、将来の自動車ディーラービジョンという中で将来の販売台数を推計しているものが自工会さんから出ておまして、それをベースに新車台数の伸びを設定しています。基本的には、自工会さんの資料ですので、少し楽観視しているところもありますが、それは資料としては見直しておまして、昨今の経済状況を反映して予測はされているものだと思って、それを使っております。

それともうひとつ、将来の道路ネットワークの話ですが、一部北側に将来の道路計画があるのですが、そこのところは今のところ不確定ということで、現時点では平成 22 年度と道路ネットワークは平成 32 年度まで同じという形で、今は国交省さんの将来の走行量の伸び率を、これは減少する形になっておりますが、その資料を使って将来の交通量を設定させていただいています。

(星野幹事)

今、例えば、車両数が減っても走行距離はあまり変わりませんという話があったわけですが、私ども業界の人間から言わせると、車両数が減れば走行距離も絶対に減るんですよ。例えば、台数が減って、需要が大きく変わって増えると言うことはあり得ない。需要が減るから車両数も減るわけで、そうすれば走行距離は基本的には落ちる。だから、車両数は減っているけれども走行距離はあまり変わらないという説明はちょっと納得いかないというか、私どもの感覚から言うと、もともと需要が減って、車両数を減らす、そうすると走行距離も必然的に落ちる、というのが動向だと思っておりますので。

(事務局 数理計画 佐藤)

資料1の3ページのところですが、対策地域内全域、一番下の表を見ていただくと、バスは平成21年度で42,000台くらいだったのが、平成32年度では40,900台ということで、走行量としては減るような形で今は設定させていただいております。

(岡本議長)

走行距離は減るということで整理されているわけですか。

(事務局 数理計画 佐藤)

そうですね。

(岡本議長)

バス協会さん、今の回答でよろしいでしょうか。

(星野幹事)

具体的な数字は持っていませんけれども、もっと走行距離が減っているんですよね。旅行自体も長距離ではなくて短距離で、小型・少量化しているんですね。それから、自工会の数字が使われたというお話ですが、現実から言うと、トラック協会さんもそうでしょうけれど、そんな数字ではない。あくまで、自工会は生産量の調整の部分でその数字を使っているの、実際はもっと少ないのかなという気がしているんですよね。ですから、そのへんの車両数の減り方をみていると、このような数字ではなく、もっとすごく下がってくるのかなというのが私どもの感覚だと思っております。

(岡本議長)

今のご意見は、現状のトレンドが急に落ちているということで、この計画はどちらかというと将来予測の部分で、その傾向が続くのかどうかの部分も含めてのご意見だと思います。そういった意味で事務局からこのトレンドについて、ご意見があればお伺いしたいのですが。

(事務局 三浪)

この数字がちょっとおかしいなという場合は、補正する必要があるのですが、その補正をする根拠となるものが私ども図2.1.1で示しているデータしかないので、どのようにさせていただくのが一番よいでしょうか。

(岡本議長)

事務局のほうは、既存の色々な資料のもとに将来予測をやったと。ただ、協会さんが言われるように現実的に直面している部分では、そのような傾向はあるけれども、明確に計画に反映させるだけのある程度データや資料があってはじめてこういった計画にしたいという意見ですね。

(事務局 三浪)

ある程度、公で使用されているデータや、使用してもいいようなデータをもとに算定していきたいと思っているのですが、今回の計画策定作業の中で作らせていただくのもちょっと時間がかかります

ので。

(星野幹事)

例えば、運輸支局のほうに市町村別、営業・自家用別の車両数というのが多分出ているはずなんです。その年度毎に追っていけば、ある程度の上昇線、減少率が出てくる可能性があるのではないかと。それは基本的に公表されている数字だと私どもは思っております。ただ、私ども協会で行きますと、私どもの協会加入事業者しか数字が拾えませんので、未加入社もありますので、そうしますと、運輸支局の保有車両数のデータを年度毎に調べていただくというのがひとつの方法かなと思います。

(事務局 三浪)

一度調整させていただいて、検討させていただきます。検討結果のほうは、後日、文書等で皆様のほうにメールをさせていただきたいと思っております。

(塩梅幹事)

すみません。ちょっと教えてください。昨年度は、H17 センサスを用いて 21 年度と 22 年度、27 年度を予測しているのですが、今年度は H22 センサスを使っていて、それで実際に 22 年度現況が出ると思うのですが、それを 21 年度に戻しているというのは何か理由があるのでしょうか。

(事務局 三浪)

計画のベースとなる年度が平成 21 年度というのは、環境省の指示により自動車 NOx・PM 法の対策地域全域でそのようにしております。このため、21 年度のデータを作り直しているわけでございます。

(岡本議長)

今の回答でよろしいでしょうか。他にございますか。

(東山幹事)

すみません。ちょっと教えてください。15 ページの一番下の表、納屋測定局は平成 32 年度に環境基準を達成する見込みだと書いてありますが、納屋測定局は納屋地区にあるわけですよね。というのは、17 ページの上から 3 行目に「納屋地区周辺で環境基準を超過している区域があることが予測された」と書いてあるのですが、この違いはどういうことなのかなと思っております。

(事務局 三浪)

14、15 ページの「納屋」と書いてあるのは、納屋地区にある測定局です。場所としては、今はないのですが、納屋小学校というのがありまして、今は納屋プラザという市の施設になっておりますけれども、その一角に設置しております。17 ページの納屋地区というのは、中納屋町周辺地域のことを指していて、測定局を含めた周辺地域という意味です。

(東山幹事)

パブコメにかけられますよね。区域とか周辺とかを誤解のないように明確にさせていただきたいと思っております。

(岡本議長)

出来る限り、場所が明確になるように、注意を払っていただくようお願いしたいと思います。

(永楽副室長)

パブコメ等かけるときに、本計画案のところに出さなければならないようなことがありましたら、用語のほうは検討させていただきたいと思います。納屋地区のほうですが、具体的に言いますと、四日市駅の海側のほうに広がるような地域だどご理解いただければいいのかなと、感覚的にはそのような感じになっております。

(服部幹事)

一点ご質問なのですが、参考資料 1-1 の 13 ページに、交差点のところのパターンについて、従来の排出量分布より高い数字で検討されておりますが、この出典はどこからでしょうか。

(事務局 数理計画 佐藤)

これは環境省で実際に走行調査をやって、このようなパターンを作っています。

(服部幹事)

これは、全国レベルの話ですか。今回、現地調査をされていると思いますが、そのあたりを反映されているか、そのあたりを確認したかったのですが。

(事務局 数理計画 佐藤)

参考資料 1-1 の 13 ページに示しているのは、環境省が兵庫県や静岡県で行った調査からつくったパターンですけれども、今回、資料 1 の 17 ページの国道 23 号、国道 25 号、国道 1 号のところを設定しているパターンというのは、23 号については、去年三重県さんの調査で走行調査をやった排出量分布を設定しています。国道 25 号と国道 1 号に関しては、今年度の業務で走行調査をやった排出量分布を設定しています。

(服部幹事)

もう一点なのですが、資料 1 の数字の細かいところなどは、持ち帰って根拠の確認だけはしたいと思うのですが。特に、参考資料 1-1 の 3 ページに、先程お話しがありましたけれども、最新の H22 センサスを使って平成 21 年度に戻されたり、伸び率については 17 年度と 32 年度、5 年前のデータを使っているいろいろ苦心して使われていますので、そのあたり根拠の数字を持ち帰って確認させていただきたいと思います。

(事務局 三浪)

了解しました。よろしく申し上げます。

(岡本議長)

他によろしいですか。他に議題もありますので、もしあるようでしたら、最後のほうにまとめてご

意見、ご質問承りたいと思います。次の議事に進行させていただいてよろしいでしょうか。

それでは、事項書の（２）の「自動車 NOx・PM 法に基づく重点対策地区の指定について」ということで資料 2 に移らせていただきたいと思います。それでは、この資料の説明を事務局のほうよろしくお願いいたします。

（永楽副室長）

（資料 2 の説明）

（岡本議長）

ありがとうございました。ただいま、事務局から、自動車 NOx・PM 法に基づく重点対策地区の指定について説明をいただいたわけですが、この資料等に関しまして、ご質問、ご意見等はございますか。特にございませんでしょうか。

それでは、資料 2 につきましては、これをもちまして終わらせていただきたいと思います。

引き続き、事項書（３）に移らしていただきたいと思います。自動車 NOx・PM 総量削減計画（中間案）ということで、資料 3 につきまして事務局のほうからご説明をお願いいたします。

（事務局 三浪）

（資料 3 の説明）

（岡本議長）

ありがとうございました。総量削減計画の中間案ということで、本日説明がありましたいわゆる単純将来から環境基準達成に向けてどれぐらい削減が必要なのかを踏まえて、目標達成のためのこれからの取り組みの方向というのを事務局から説明がございました。中間案の案ということですがけれども、これにつきましてご質問、ご意見等ございましたら、よろしくをお願いいたします。

特に、前回の計画から今回の計画を立てて、27 年度、32 年度に向けてどのくらい削減していくかということで、これまでの取り組みと違った点を先程ご説明いただいたわけですがけれども、特に削減に向けて、もう一度重点的なところをご説明いただくとありがたいですけれども。

（永楽副室長）

この計画で目標の方を掲げさせてもらいました。これは、国が示しました基本方針に基づいて、27 年度は測定局で環境基準を達成するという目標に向かってどれだけ削減したらいいか、それから 32 年度に向けましては、対策地域内全域において、環境基準をどのように達成していったらいいかということで、環境基準を達成するためにはどれぐらいの削減量が必要なのかということで計画を出させていただいております。

今回、ここの中で方途をいろいろ入れさせていただいているわけですが、この目標削減量に向けて、どういうことでどれだけ貢献していくのかというのがちょっとここでは示されていないと思いますので、幹事会の皆様としては議論していくのがなかなか難しいかなというところはあるのですが、現在どのような方途によってどれだけ削減していくのか、ただ、その方途の内容によりましてどこまで削減されるということを試算している状況です。最初の計画のところでは、幹事会が 3 回ということでお話をさせていただいたわけですが、国の計画のほうも遅れているということもございませ

て、まだSPMの目標量も入っていないということもございますので、また今後の計画のところでお話させていただこうと思うのですが、そこに数値を入れて、この方途でどれくらい削減していくのかということは、また次回お話をさせていただきたいと思っております。

今回、方途の中で、目新しく出てきたところですが、基本的には2の「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」の(4)「流入車への対応」のところがございます。ここで「対策地域外から流入する排出基準に適合しない車両等に対し、必要な措置を講じます。」と書かせていただいたわけですが、これは前に私が説明させていただきました資料2のところの重点対策地区の指定と連携してきます。重点対策地区を指定して法に則ってやっていくというわけではなくて、三重県としては、対策地域外から入る流入車を何らかの方策をとって新しい規制に適合している車両に転換していただかなければならないというのが、平成22年度に行った調査結果から出ておりますので、これらのことを検討して、排出基準に適合した車で流入していただいたらどのくらい削減できるのかということも次回の会議でお示しさせていただきたいと思っております。具体的に検討していく課題かなと思っております。そのところが新しくなったところです。

それから、エコドライブ等普及啓発の部分についても、どれくらい効果があるのか示していかなくてはいけないという部分もございますので、そのへんの効果の算定をどれくらい出来るのかを考えていかなくてはいけないと思っております。

本来からいきますと、国道23号の環境、それから1号、国道主要幹線道路の環境を良くしていくにはハード面の整備、その交通量を低減するという方策が一番確実に効いてくると思うのですが、現在ハード面での施策というのは、なかなかこの計画の中に盛り込めない状態ですので、ソフト面での対策、流入車対策やエコドライブ、それから低公害車の促進、そのへんの効果を勘案して、どのくらい環境改善に図れるのかということはお示ししていきたいと思っております。

(岡本議長)

ありがとうございました。今回の計画の中には、その具体的な対策ではなく、あくまでも取り組みの方向を示して、実際の削減に向けた具体的な取り組みの中で数値目標を定めてやっていくということを事務局から説明がございました。そのようなことを踏まえて、この案でご質問、ご意見等ございましたら、是非お願いしたいと思っております。

(岡田幹事)

先程もご説明がありました、26ページの流入車への対応ということで、必要な措置を講じるということなのですが、このあたりは規制をかけるのかどうという方向でやっていくのかというのがあまりよく分からないものですから、今考えられている措置というのはどういうものかを考えられているのか、説明していただけたらと思います。

(永楽副室長)

他にも対策地域をもつ関東や関西で行っている地域があると思います。近くですと、愛知県さんが対策地域をもって、要綱を作って流入車が非適合な車の場合は転換促進を図ります、というような方策を行っているかと思っております。三重県として、今後どのような対策をしていくかということになると思うのですが、ひとつの考え方としては、対策地域が近い愛知県さんと連携を取りながら、同じような低公害車、適合車への転換策を進めていったらどうだろう、という考えはあります。但し、これは

いろいろなところにご意見を聞きながら、皆様の合意を得ながら、それからバス事業者さん、トラック事業者さんでございますので、いろいろな方面のご意見を聞きながら進めていって、その内容を決めていかなければいけないと思っております。今の時点で、どのような対策をしていくかという試案を示すことは出来ませんが、今後、関係団体さんのご意見を聞きながら、三重県としてどのくらい効果があるのかも含めながら、制度設計をしていかなければいけないと思っておりますので、このような書き方にさせていただいておるところでございます。

(岡本議長)

よろしいでしょうか。愛知県と対策地域が繋がっているということで、愛知県のほうは先行していろいろな対策を講じているということですので、その内容、効果も踏まえながら、三重県として一体的に取り組んでいくという事務局からのご説明でございます。

他に何かございましたら、よろしくをお願いします。

(木曾岬町 伊藤幹事)

すみません。分からないので、教えていただきたいのですが、25 ページ「1 自動車単体対策の強化等」の中の一番上に「ポスト新長期規制の実施」とありますが、このことを改めて 32 年度目標値に入れることによって、対策区域内にある車両が新たに更新時にその規制を受けることがあるのでしょうか。

(事務局 三浪)

新たな規制がされるということですか。排出ガスの基準は、自動車 NOx・PM 法の排出ガス規制が改正されない限り、規制が強まるということはないので、(1) に書かれている記載内容で影響はないと思います。

(木曾岬町 伊藤幹事)

以前にもお聞きしたかと思いますが、この対策地域内で、このような方途を入れることによって、現存する車両等を更新しようとするときに、更新が出来ないから買い替えをしなくてはならないということが発生するののかということなのですか。

(永楽副室長)

要は、対策地域内で適合車となっている車、NOx・PM 法で決められた排出基準を守られている車があって、それが今後厳しくなるかということですね。その方向というのは、今のところ、国のほうからは聞いていないのですが、ただこれは単体規制として、新車を作っていくときに新しく登録されるような車に対しての排出基準を徐々に上げていこうということになっております。対策地域内で、適合車、非適合車の基準が変わるということではない、ということになります。

(木曾岬町 伊藤幹事)

ありがとうございます。

(岡本議長)

よろしいでしょうか。それでは、資料3につきましては、議事を終了したいと思います。

議事の(4)「その他」に移るのですが、「その他」は今後の予定になりますか。先程、バス協会さんからご指摘いただいた件を踏まえて、次回内容を整理してご報告させていただく必要があります。それを踏まえて、「その他」のところでは報告をお願いします。

(事務局 三浪)

(資料4の説明)

(岡本議長)

ありがとうございます。当初のスケジュールでは、環境大臣の同意が5月頃の予定でしたが、11～12月になりそうということもあって、三重県、愛知県だけ先行して計画を作っても、環境省の総量削減計画の在り方検討会のほうでも整理がなされていないということもございます。それと、本日頂きましたご意見もございますし、それから今後の取り組みの方向ということも具体的に提示できればということもございますので、もう一回、回数が延びるということでご了解をいただきたいということで事務局から説明がございました。その旨ご了解をいただきたいと思います。

それ以外に事務局からございますか。

(事務局 数理計画 佐藤)

すみません。先程の資料1のところの説明で、私勘違いしてお答えした部分がございますので、補足をさせていただきたいと思います。資料としては、参考資料1-1を見ていただきたいと思います。

将来の走行量の設定なのですけれども、先程ご質問の中で保有台数という話があったのですが、保有台数が増えるとか減るとかというのは、今回は交通量の設定には実は影響を及ぼしていなくて、交通量、走行量は、国交省の「新たな将来交通量需要推計」という資料から将来交通量の伸び率を設定しているのですけれども、それが参考資料1-1の3ページの下にある表に出ているもので、バスで言えば乗用車の比率を使って伸ばしています。保有台数が増える又は減るということで、ここの数字が変わるということはありません。

販売台数が増えたり減ったりというのが影響してくるのは、6ページのところになるのですが、排出ガス規制区分別の構成率のところの話で、先程、自工会のディーラービジョンと言いましたが、自動車ディーラービジョンというのは、日本自動車販売協会連合会(自販連)さんが出されている資料で、これで将来予測をしております。これは保有台数を予測しているのではなく、新車台数を予測しております。将来、例えば、平成27年度だとこれくらいの台数が売れるだろうという話でここが多いとか少ないとかあると思いますけれども、基本的にはここから将来の伸び率を予測しておりますけれども、全体の保有台数は既存の結果を年間どのくらい減車されるのかを設定して求めておりますので、ここのところと先程の交通量、走行量のところは、今の算定方法だとリンクしていないので、それぞれ別に設定しているということで、私の説明がとんちんかんな形でご説明してしまって混乱をさせてしまったかと思えます。

将来の走行量で、比較的有名な資料ですと、国交省さんが出されている自動車輸送統計年報があるのですけれども、その中には市町村別とか細かい資料は私が見る限りないので、そのへんの細かいものがあって、それでトレンドで伸ばすというやり方もあります。ただ、将来の走行量という話になりますと、国交省さんの「将来交通需要推計」みたいな形になりますと、市町村レベルの資料はなか

なかないのかなと考えております。以上です。

(岡本議長)

いま事務局から補足説明がありましたが、バス協会さん、何かご意見ありますか。

(星野幹事)

保有台数が減れば通行車両数も減るとというのが、基本ですよ。そのことが反映していないのではないかということです。車が減れば、走行距離も走行台数も基本的に減るでしょ。そこをみていないのではないかという話です。

(事務局 数理計画 佐藤)

そこを結びつける資料というのがなかなか私どものほうでは見つけることができなくて、今は将来の交通量という意味では、国交省さんの将来交通量需要推計に頼っている部分があります。そこで、もし確たるものがあれば、それに差し替えるということはできるかと思えます。

(星野幹事)

なぜこれを言ったかと言いますと、資料1の15ページに納屋局の将来予測の評価がありまして、現状、27年度は「×」、32年度になるとようやく納屋局も「×」がついていませんよね。その前の資料で6～7ページを見てもらいますと、ポスト新長期規制、車種規制に関わる部分を相当買い替えていきますよね。今、車両数も減って、走行距離も減って、単体規制で車両を買い替えていますよね。そう言いながら、努力しても、なぜ27年度で納屋局が「×」になるのかなと。予測ですから分かりませんが、どこまで努力すれば、ここは「○」になるのかと、これ以上努力しようがあるのかと。

私どももそうですし、トラック協会さんもアイドリングストップ等をやったりしているが、なかなか27年度を達成できないというのは、どこまで努力すればいいのというのが、私どもから言わせると、ちょっとみえないんですね。車両数も減っている、アイドリングストップもやっている、代替えもやっているのに、全然落ちていない評価が推測されている部分で、そのへんが少し納得できないということで質問をさせていただいているのが正直な気持ちです。

(事務局 数理計画 佐藤)

私が考えている環境基準が厳しい状況というのは、車種構成で言いますと、先程の資料1の6ページの表で、国道23号調査対象範囲のところがいいかと思うのですが、一番上の表になりますが、実は、排出係数というか、排出量を一番出す車というのは長期規制になります。長期規制を見ていただきますと、例えば、バスだと約3割、普通貨物で24%、特種で23%となり、このような車の排出係数が非常に係数としては大きいんですね。このような車が残っている限り、残念ながら23号では、なかなか思うように排出量が下がらないというところがあります。32年度になると、7ページのところに出ておりますけれど、バスで25%、普通貨物で17%、特種で15%と、ここまで少なくなってくると、やっと環境基準を達成するところなんですね。

ポスト新長期がだいぶ増えているじゃないかというところで見ますと、バスは32年度で32%、普通貨物は37%と高くなっているのですが、排出係数が小さいところがいくら増えても、大きいところ

が多く残っていれば、結局全部そっちに引っ張られてしまいますので、長期規制の車をどうするのかというのが今後の環境改善に向かってポイントになるところかと思っております。

ただ、ややこしいのは、NOx・PM 法に定められている車種規制の中で長期規制というのは、基準適合の車なんです。車種規制が始まったときには、短期規制やそれ以前の車は長期規制に買い替えて下さい、というようなお願いをしていた車なので、現実的にはそれが現状や27年度で、NOxに関しては悪さをしていると考えています。ただ、PMは長期規制の車は短期規制やそれより前の車に比べると非常に低減されたので、ここで長期規制が多いからといって、現状もそうですし27年度もそうですけれども、SPMに関しては環境的には非常に良好になったという結果が出ているというところだと思います。

(岡本議長)

ありがとうございます。時間も終了時刻に近づきましたので、今日の幹事会はこれで閉めさせていただきます。いろいろご意見がある中で、次回資料をもとに説明ができるのであれば次回きちっとご説明いただくということで、本日はこれで終了ということでお願いしたいと思います。

皆様、大変お忙しいところ本日はお集まりいただきまして、ありがとうございました。今日の第3回につきましては、これで終了いたしたいと思います。

それでは、事務局のほうにマイクをお返しします。

(渥美室長)

今ここで出ました質疑以外にもご意見ございましたら、後日でも結構ですので、事務局にFAX等でご連絡をいただけたらと思います。また追って対応したいと思います。回答につきましては、内容に応じて幹事の皆様のほうにもご連絡いたしたいと思います。よろしく申し上げます。

(事務局 数理計画 吉川)

また、本日の会議録につきましては、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。

次回の第4回幹事会開会につきましては、後日、日程調整表をFAXまたはメールで送信いたしますので、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、文書によりご案内させていただきます。よろしくお願いいたします。

(渥美室長)

それでは、これもちまして平成23年度第3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