

令和4年3月10日(木) 10:00~11:20

Web (Zoom) 開催

## I 国の「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)」(案)の概要について

### (1) 概要

資料1により、事務局から説明を行った。

- 現基本方針の目標について、最終目標年度が終了したことから、中央環境審議会大気・騒音振動部会の自動車排出ガス総合対策小委員会において、総量削減基本方針の今後の在り方についての答申案が示され、現在パブリックコメント中。(3月末小委員会で答申内容を決定見込)
- 自動車から排出されるNOx排出量(削減目標量)は、対策地域を有する8都府県中7都府県で達成。PM排出量(削減目標量)は全都府県で達成。
- 環境基準の達成状況について、一般局のSPMで1局非達成の箇所があったが、自排局では、NO2、SPMとも全測定局で環境基準を達成した。
- 東京都内の2局におけるNO2を除いて、NO2及びSPMについての継続的・安定的な環境基準を達成している。常時監視測定局の無い場所における汚染の広がりやを考慮した面的評価においても、実測による評価を踏まえた結果、令和2年度に環境基準が非達成となる地点はないことが確認された。
- これにより、平成32年度(令和2年度)までに対策地域において二酸化窒素及び粒子状物質に係る大気環境基準を確保する」という総量削減基本方針の目標はほぼ達成されたと考えられる。
- NOx・PM法に基づく各種施策が適切に機能し、特段追加的対策を講じる必要は無いが、2地点でNO2環境基準の継続的安定的達成にまでは至っていない事などから、引き続き自動車NOx・PM法に基づく各種施策を継続する必要がある。現状を悪化させない観点からこれまでの施策を継続し、次期総量削減基本方針については現状の目標を維持・継続することが適当。
- 5年後をめどに制度の在り方について改めて検討すべき。

### (2) 主な質疑・意見

**【藤谷委員】** 資料1の3ページ目の対策地域の指定の解除について、「地域」というのは神奈川県であれば、県全域と考えて良いのか。

**【事務局】** そのとおり。(対策地域として指定されているのは、関係都府県の一部地域のみの場合もあるが、指定を解除する場合は、都府県単位で当該都府県内に指定されている対策地域の全部を一括で解除することを想定している)

**【飯田委員長】** 国の「自動車総合対策小委員会」から環境大臣に答申を行う内容をまとめ、現在パブリックコメントを募集している。

神奈川県においては川崎市、横浜市を中心とした都市部で大気環境の厳しい状況が続き、大気汚染防止法だけでは対策が不十分であるとして、H4年12月に自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(自動車NOx法)が制定された。しかし、目標年度H12年度までに環境基準を達成することは困難とされ、その際、粒子状物質への取組も必要であるということで、H14年にNOx・PM法に改正された。

指定地域においては最新の車両に切り替えていただくこと、指定地域外からは不適合車を持ち込んではいけないという措置をとることで、指定地域内の環境を確保していこうというもの。その他、国が定めたもの以外に、自治体が独自の施策を展開し、取組を進めてきた。

小委員会としては、(NOx・PM 法は) 特別措置法として制定したものであり、逐次地域の状況を見直し、指定地域の解除の可否や、さらには全ての指定地域が解除されれば、特別措置法自体の廃止といったことも含めて5年ごとに見直していく方向で検討が進められている。

この度、指定地域(を有する都府県)にヒアリングを行い、継続するか否かの他、事務手続きの合理化を含めて改良すべき点等について検討がなされた。全体の骨子としては、今後も継続して監視することが必要であるという内容である。神奈川県においては池上新田公園前測定局の環境基準達成が最も遅かったが、近年ようやく環境基準の達成ができるところまで来た。

明文化はされていないが、近い将来に指定地域が解除されて、指定地域外の非適合車が域内に入出入りすることになっても、環境基準達成の状況が一気に悪化することは無いと推計されている。

## II 神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画の目標達成評価(案)について

### (1) 概要

資料2により、事務局から説明を行った。

○ 本県の総量削減計画の目標は「平成32年度(令和2年度)までに、県内全域における大気環境基準を確保する」であり、この「大気環境基準確保」に係る評価指標は、次のとおりである。

#### ① 常時監視測定局の継続的・安定的な環境基準達成に係る評価

○自動車から排出されるNOx量、PM量が低減傾向又は横ばいであること

○至近10年度の常時監視測定局における環境濃度が減少傾向又は低濃度で横ばいであること

○今後も環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベルであること

#### ② 対策地域全体における面的評価

数値計算手法及びその結果を実測値で確認した結果が判定基準に適合すること

これら各指標への適合を確認し、県総量削減計画の目標は達成したと評価できる。

○ 今後も大気環境は改善傾向にあることから新たな追加的措置は行わないが、環境基準値を超過する可能性が十分低いレベルに辛うじて達している状況であるため、これまでの各種施策を継続するよう総量削減計画を改定する

### (2) 主な質疑・意見

【藤谷委員】 資料2について(案)が取れた後は環境省に提出したりHPで公開したりする資料になるのか。つまり県として目標達成したことを広く公言することになるということか。

【事務局】 環境省への提出はなく、HPによる公開も未定であるが、総量削減計画策定協議会において報告するので、そういう意味では広く公言する形になる。

【藤谷委員】 4ページ目、池上局における濃度評価について。国立環境研究所でも周辺で超微小粒子の測定等を長く行って、地域の状況は承知しているが、「グリーンウォール」については平成29年頃に撤去している。その後もNO2は減少傾向にあるという状況から、グリーンウォールが濃度低減に寄与していたとする結論は私個人としては懐疑的である。グリーンウォールの低減効果に関して検証結果が存在するのか。

【事務局】 グリーンウォールに関しての大気流動等の効果は検証していない。単にNO2濃度が順調に減少している現象が見られたため、何らかの効果があったものとして記載した。

【藤谷委員】 撤去後も減少しているので、それ(グリーンウォールによる効果)だけではないと思っている。具体的な効果についての評価・検証はされていないことだが、直接NO2の低減につながったかのような表現になっている点が気になった。

もう1点、車から排出されているNO<sub>2</sub>が減少しているのは確実だが、当該地は工場地帯であり、車以外のNOやNO<sub>2</sub>の寄与もある程度あると考えている。PMに関しては発生源寄与解析などを行った実績があり、車よりむしろその他の工場、鉄工所や製鉄所からの発生源寄与が大きいということが平成29年頃の解析結果から見えている。NO<sub>x</sub>に関しても同様のことが言えるのではないかと考えている。車以外の寄与があることで、環境基準の達成がしにくいという可能性はあるか否か、その辺の見解はいかがか。

【事務局】（池上局は）京浜工業地帯に隣接している位置環境から、他の地域より固定発生源からの影響が大きいということはあると考えているが、車種構成や周辺の道路構造等を見ても、車自体の寄与が相当程度あるとは考えている。池上局周辺について発生源の寄与率の解析を行ったことがあるか否かは承知していない。

【藤谷委員】道路から少し離れたところで測定を行えば車の寄与が大まかに分かりますので、一度確認をしても良いかもしれない。

【事務局】そうした結果があるかどうか確認し、あれば追って報告する。

【飯田委員長】藤谷委員ありがとうございます。一つ目の質問については、事務局からの回答のとおり、この専門委員会でも内容を審議していただいた上で、県の総量削減計画策定協議会へ報告することになる。協議会が県の附属機関となっているので、その中で県として承認されることになる。環境省については先日のヒアリング内容も踏まえ、指定地域として継続して様子を見ていくとの判断になると理解している。

二つ目の御指摘について。「グリーンウォール」は、この地域特有の風の影響に着眼したもの。道路に対して並行に吹く風と、直角方向に吹く場合との影響を考慮し、当初はグリーンウォールを設けることで、道路上で発生したPMや窒素酸化物を沿道に拡散させない方がよいのではないかと、地域の住民を守る意味や騒音対策の意味を含めて壁を作ったのだが、シミュレーションを続けていくと、壁があることで、かえって排出ガスの濃い成分が道路上に滞留してしまうことでローカルに基準を超える状況を作ってしまったと考えられたため、川崎市や住民の方と相談し、撤去したという事情がある。結果的には撤去した方が良かったという結果が見えたところである。

当該地域では、臨海地区の燃料基地からのローリー車など大型車両の通行が多く、適合車ではあるが車齢の高い車が多かった。局地汚染対策の効果として最も大きかったのは、こうした適合車の最新型への切り替え施策である。「グリーンウォール」同様「土壌浄化施設」（土壌をフィルター代わりにして大気を浄化させる施設）についても、効果が無いわけではないが、排出量削減の絶対値に対する期待は薄かった。当該部分の記載は「これらの取組をするとともに、適合車の最新車両への切り替えを推進する取組により」といった表現にすれば、藤谷委員の御指摘の趣旨を反映できるとともに、より分かりやすい表現になるのではないか。

バックグラウンドについて。数理計画や環境研究所の協力により様々調査されてきたところであるが、バックグラウンドにプラスして（自動車発生源としても）池上局は厳しい状況であることが指摘されている。県全体では、図5及び図6に示す通り、SPMでは一般局と自排局（主要道路沿道に設けた測定局）におけるSPM濃度の平均値は平成16～20年あたりからほとんど一致するようになってきている。ディーゼル車にDPF（Diesel particulate filter）がほぼ全ての車両に装着されることになり、バックグラウンド（一般局）も沿道（自排局）も差がなく、排出微粒子の影響はほとんどなくなっていると言える。NO<sub>2</sub>についてはまだ差があり、自排局の方が高い。これはバックグラウンドに走行車による影響が上乘せされているものとマクロ的には考えるべきである。池上局については、両方とも一般局からは上回っていて、バックグラウンドに自動車排出ガスの影響

がプラスされていると考えられる。すなわち、神奈川県内ではここが一番シビアな地域であるということ。

【奥委員】 4ページの池上局について、これまで大気環境改善のためにいろいろな取組をされてきたことが記載されているが、この中でどれが大気環境改善に効いているのか、どの程度効いているのか、といった点でも記述できるところはしてほしい。最新基準適合車の使用を依頼した結果、どの程度買い換えが進んだのかであるとか、メールで高濃度情報を配信することでどの程度迂回がされ効果があったと把握しているのか。「こういうことをやった」ということだけではなく、その結果どの程度の改善状況がみられた、と言える部分はそこも評価として記載してほしい。

【事務局】 ご指摘のとおり、書ける部分書けない部分を整理し、書ける部分については記載したい。

【平井委員】 面的にも環境基準を達成したということで、県、川崎市の他、産業界の皆様方の努力により素晴らしい効果をあげられた。

最後の、今後の対策について。電動車等排ガスを出不さない車両の導入促進に関する対策が書かれていない。一方で国の指針には記載がある。これについて神奈川県として何か理由があって書かれないのか、それともあまり重要視されていないということなのか。

日本の電気自動車の導入が他国と比較して遅れている。中国では290万台販売されている一方で日本ではたった数万台にとどまる。その理由として、充電インフラ整備の遅れ（集合住宅で充電設備がほとんどない、戸建てでもあまり進んでいない、産業界をみても事業所にも普及していない）などの背景があるが、こうしたインフラの普及促進をはじめとして、電動化の普及促進は大気汚染関係にも非常に有効に働くと思うし、世界の流れの中で日本が取り残されている現状を少しでも挽回する観点からも神奈川県として大気汚染の面でも電動車の普及を促進していく必要があると考えているが、その点についての考えはどうか。

【事務局】 ご指摘のとおり状況があることも承知している。縦割りで申し訳ないが、法律や計画の区分の関係であまり書き込んでいないのが実情である。7ページ最後の部分になるが、「電動車の普及促進等の神奈川県地球温暖化対策計画に基づく各種施策」云々として記載しているところ。全体の分量から見ても触れる内容としてはこの程度が適当と考えている。

県では、低排出ガス（低公害）については大気汚染所管部署である大気水質課で所管しており、自動車に関してはこのNOx・PM総量削減計画として進捗管理を行ってきた。それと並行して県環境計画課で地球温暖化対策を進めており、自動車NOx・PM総量削減計画と同時に神奈川県地球温暖化対策計画も並行して進行管理を行っているところである。温暖化対策計画では工場事業場に対する産業部門や一般の家庭部門も当然あるが、自動車をはじめとする運輸部門も温暖化対策計画の一部門である。おっしゃるとおり電動車の導入が遅れているという点については、2030年までに対2013年度比-46%の達成はなかなか難しいと言われていた中で、神奈川県としても電動車化を今後進めていかなければならないと考え、公用車への電動車の率先導入等の取組を進めているところである。

今回の評価報告書の中では、法律の枠の中で「温暖化対策」「大気汚染対策」が区別されていることを踏まえ、双方の取組に重なる部分も当然あるということに触れさせていただいたもの。

【飯田委員長】 最後の三行、その前の三行について、只今の事務局の説明に補足すると、この協議会が自動車に関するNOxとPMの排出量対策のための協議会であるという位置づけのため、今回の評価報告書の内容としては、NOx・PM法の対象としているNO<sub>2</sub>及びSPMが評価対象となる。何故NO<sub>2</sub>を減らす必要があるかという点、（喘息のトリガーになったり、運動中の緊急搬送の原因になると言われる）光化

学オキシダントや PM2.5 を減らすためである。また平井委員のおっしゃるように電動車の普及が今後大事である、という点も併せてこの部分で触れていただいている。NOx・PM 法の協議会への報告書としてはこの程度の概論でとどめておくというところかと思う。但し、きちんと指摘していくという方針で専門委員の皆様にはご了解いただきたい。

ただし、奥委員にご指摘いただいた、どういう対策がどの程度の効果があったのかについては、過去に県が実施してきたことや協議会として報告してきた流れを総括し、専門委員会の責務として少し書き加えていただくことを要望したい。

【長沢委員】 報告資料には特に意見はありません。凶らずもコロナの影響で経済状況が停滞したことが環境面に味方したと理解している。コロナが無くても削減はうまくいっていたものと思うが、そうした影響もあるのだろうと考えている。

以上