

平成25年7月23日(火) 10:00~12:00

シルクセンター地下1階 小会議室

報告事項

(1) 報告事項の概要

昨年度、この専門委員会でいただいた御意見を参考にしつつ、平成25年4月に「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」を策定した。

神奈川県内の大気環境基準の達成状況は、平成24年度の二酸化窒素の達成局率は98.9%、浮遊粒子状物質の達成局率は100%となった。

常時監視測定局が設置されていない交差点近傍等の汚染状況を把握するため、二酸化窒素及び窒素酸化物の簡易測定を行った。調査地点は、国道129号線の4交差点(厚木市内)と東京大師横浜線の2交差点(川崎市内)の周辺とし、冬季に2回の調査を実施した。その結果、両地点で二酸化窒素が高濃度となっていることがわかった。(環境基準の達成・非達成の評価はできない)

(2) 主な意見

【長沢委員】 冬場の簡易測定の一週間平均値から年平均値を推定するというのはおかしいのではないか。環境基準は98%値で評価するので、日平均値が年間で8日基準を超えたらアウトである。一週間平均値という環境基準にない数字を出さずに、環境基準に合った測定をすればいいのではないか。

【事務局】 32年度の全県達成を評価できるように、いろいろな測定局のない交差点での評価のためにデータを集めているところで、一週間平均値から年平均値や98%値を推定できればと考えている。

【長沢委員】 一週間測定して4日超えたときに、年間で何日超えるかを推定するならば意味があるかもしれないが、高濃度になるのは冬場とわかっているので、冬場だけ重点的に測定し、何日超えたかで判断すればよいのではないか。

【事務局】 まずは、高濃度が疑われる地点をたくさん測定して、相対的に比較し、地点を絞り込んだ上で御指摘のような方法で測定するイメージ。

【長沢委員】 10日測定して年平均値を推定するわけだが、年平均値を達成するには、10日間、1ヶ月でどれくらいという逆算も当然できる。

【事務局】 コストの問題もある。

【根本委員】 これまでの知見で、一週間測定したときのデータの分散はどれくらい大きいものか。ものすごく大きいのか、だいたい前の日の影響を受けて、同じようなところにいくのか。一日、一日の動きの変化を見るとどうか。

【事務局】 その解析はしていない。環境省で、今後、分析すると言っている。

【平井委員】 昨年度の専門委員会で、池上新田の対策について、水で吸収させて濃度を下げるとか、歩道橋(エレベーター付)を作るとかの話があったが、その検討はされているのか。

【事務局】 今後、可能性について検討する。

【飯田委員】 環境省が主要道路の沿道について、測定局のない交差点の濃度をシミュレーションで推計し、129号線が環境基準を超えそうだということで、簡易測定を実施した。

根本委員からは、長期的に見るとここがシビアに残ってくることは少ないということと考えるが、ここの交通量がどのくらい減ったのか具体的にどんなデータが見えているのかはお示ししていただきたい。

平井委員が言われたように、池上新田に関しては、ミストをやる方法、横断歩道橋があれば、歩道で人が横断する時間分、渋滞が短縮できるのではないかと、しかし、高齢者が多く住む地域に歩道橋を作るというのは理解が得られないから、エレベーターをつけてはどうかという御意見が出て、そういうアイデアに対して、どんな交渉をしたのか、門前払いでもなんでもいいが、何か結果の報告してもらいたい。

簡易測定については、瞬時のデータで一喜一憂するより、10日間のベースのデータがとれる。交差点からどの領域までにシビアなところがあるのかというのを知るのにとってもいい手段。高濃度になるのが交差点だけなら、交差点近傍だけで対策をとればよいし、500mにわたって、あるいは直角方向に厳しい状況なら、そこをなんとかしようという検討をするのにもいい手段なのに、こんな固まったところをとったのではもったいない。この簡易測定の目的は何か。

神奈川県民の健康を守るという点で、過去10年でぜんそくの発生率がどう推移しているのか、肺がんの発生率がどう推移しているのか、大気汚染はぜんそく、肺がんなどの肺疾患、医学的には相関は明快にはわかっていない。それを減らすために対策しているが、残念ながら、達成の日にちが何日、何ppm、何トンでしたというところまでは測定しているが、国民あるいは県民の疾患率への相関というのが全然出てこない。

【根本委員】 8、9ページに船舶からも窒素酸化物や粒子状物質が出ていることが書かれているが、船舶の定義は、県に停泊しているもののみか。沿岸を航行しているものも含まれているのか。

【事務局】 航行中の排出量も含まれている。

【根本委員】 船に対する施策はないが、対象が少なく、排ガスのシェアは大きいので、効果があるかもしれない。

局地汚染対策の推進について

(1) 議事の概要

県内で唯一、二酸化窒素の大気環境基準を達成していない川崎市川崎区池上新田公園前測定局について、周辺の地域における環境に配慮した自動車利用を促すため、平成21年度から二酸化窒素の高濃度情報（当日情報）を提供してきたが、事業者意見等をふまえ、新たに、高濃度日を前日の夕方に予測する手法を検討した。

大気汚染常時監視データ、気象データ等を用いた重回帰分析により、予測式を構築したところ、一定の精度で予測できることが分かった。

今後、予測精度の向上及び予測時間の見直しを行い、平成25年11月から、登録者への高濃度予報メールの配信を開始する。かわさき自動車環境対策推進協議会においても、この予測情報に基づく取組の実施が予定されている。

(2) 主な意見

【平井委員】 測定するのに風向を使っているが、自排局に向かう風が吹くときに、抑制効果が推定できるが、逆方向の場合、周辺の環境にどう影響しているか、自排局の環境基準を超えないというだけならこれでいいが、周辺までNOxがどうなっているかということについては、風向・風速の使い方を考えないといけない。

また、当日の気象条件を使って解析すると捕捉率0.8になるということだが、前日の気象条件を使って予測すると、気象を予測するということで精度が下がってくるのではないか。

【事務局】 周辺への影響については、結論には至っていないが、簡易測定の結果でも道路の反対側で高濃度になっているという状況は無く、今後の測定結果を見て考えることとして、今回はしくみづくりに重きをおいている。情報提供し、車の誘導に協力いただける事業者さんを増やすという中では、まずは測定局における環境基準の達成というところに目標をおいてやっていきたい。道路の反対側の測定局のないところについては、次のステップと考える。

予測ではあるが、重回帰式を作った元データは実測である。ただし、風速は池上の風速は使っておらず、気象予報に置き換えられると考えられる大師測定局の風速を広域な風として使っているので、精度としては少し下がる。

【根本委員】 前日に気象庁が予報を出す。その予測と当日のデータがどのくらいあっているか。あたるという前提で推計していると思うが、実際どうなっているかの関係性を調べ、当日変わるかもしれないというシミュレーションはやってみると精度がガクンと落ちるかもしれない。

【小林委員】 以前の委員会でも議論したかと思いますが、そもそも、このシステムがどのくらい効果があるのか。どれくらいの運送業者が動いてくれるのか、また、動いてくれる業者の出す汚染物質の総量がどれくらいあり、情報提供によってどれくらい効果があるのか。予測精度を上げて、業者が動いてくれないと効果が無い。事前に高濃度日になるような季節や時間帯が分かっているので、もっと広範囲の運送事業者さんに時間をずらすように計画してもらうような方法のほうが効果が高いのではないか。今までの実績がどうなのか。どれくらいが動いてくれたのか、また、動いてくれたことによってどれくらいの排出削減につながったのか。それは把握しているか。

【事務局】 まだ把握していない。今までの高濃度情報では、あらかじめ登録した事業者が何台くらい車を保有しているなどを把握するしくみもなく、効果を把握することができなかった。今回の高濃度予報では、情報提供する仕組みとともに、取組みを報告してもらう仕組みを考える。

【小林委員】 間際に言うよりは、長期的な配送計画の中で伝えておいたほうがよい。

【長沢委員】 全体的に各社自動車がどれくらいあって、どれくらい要請して、どれくらいNO₂

が抑制されるかというデータがなければ、仮にこの予測精度が100%のものがあったとしても、効果は薄いと思う。当日の朝言われてももう遅いから前日の夕方というが、仮にこれができたとしても、前日の夕方言われてももう遅いとなる。例えば、明日これを出荷するということが決まっていて、トラックを何台動かさないといけないという状況で、前日の夕方言われても、という話になるので、そもそも年間とか半期、せめて四半期ベースで言われないと協力できない。結果として、前日の夕方言われても遅い、というコメントが来るだけではないか。

本当に局地汚染対策をなんとかしたいなら、もっと実効性のあることをしたほうがいい。風通しだから、角の建物を壊すとか、水をまくとか、上から撒くだけでなく融雪でやるように下から吹き上げるのもいいかもしれない。NO₂は水に溶けにくいけど多少は溶けるし、粒子状物質は確実に減るし、何と言っても、いつも水に濡れていて通りにくいと言う心理的な効果があれば実効性がある。単にメールを出して「御配慮ください」と言って一時間値を並べても、だからどうなんだということ。運転手や会社にとって、そこが通れなくなるとか、通りにくくなるとか、その時間帯は金を取るなどあれば避けるようになるだろうけれど、単なる要請だから実効性は薄い。しかも、予測精度が50%、60%では、もし、経済政策で金を取るとした場合、荷主などの会社は文句を言うだろう。精度が9割くらいないと、経済政策をした場合は損したと訴えられて負ける。両方考えても、予測精度を上げる努力は貴重だが、ここから得られる情報は、どんなに頑張ってもあまり正確には予測できないということだから、効果がもともと保証されないもので、予測精度がこれくらいのものであれば、これにかかるお金を水を撒く設備やエレベータ付きの歩道橋を作る予算に回したほうがよい。

【礒野委員】 このシステムを実装して、高濃度が出たときに、公安委員会がシャットアウトして別の道路を通ってくださいというようなことを考えられないか。

【事務局】 大気汚染防止法にそのような制度はあるが、その判断基準の濃度はより高濃度のため、実際には、そのような濃度になることがない。

【礒野委員】 誘導で変える以外仕方がないということか。行政指導的に自主判断でやってもらうしかないのか。行政側が「本来ならシャットアウトしないといけない」くらいに思っていない時に、自主的と言われた相手側がどのくらい危機感を持って協力してくれるだろうか。やらなかった場合にある程度制裁的なものが考えられないと、こういうものは特に一年に何度かしかないもので、難しいのではないか。小林委員や長沢委員がおっしゃったように、政策的にこの期間は迂回してくれとかそういう形にしないと。あるいは、奇数車はこっちを通ってくれなど、実質的に減らすような方に力を入れた方がいいのではないか。

【平井委員】 交差点を通らないようにしてもらうなどは有効だが、業者には通らざるを得ない理由があるので、この季節は通らないでくださいとかこのナンバーは通らないでくださいというのは、必ずしも高濃度になるという保証がないのに難しい面もある。高濃度になる可能性が高い日ということに限っての方がまだよいのでは。運送業者と話したことがあるが、環境のためであれば意外と協力が得られることもある。メールを出してどれだけ協力してくれるか、効果の検証は必要だが、全

くのムダとは思わない。

【飯田委員】 ひとつは池上新田の自排局のNO₂のデータが高いことにより、周辺に住むぜんそくの子供などがどのくらいいて、医療費や時間などの損失がどのくらいになっているかなどの情報がないものだから、お金をこれだけかけても削減できるなら得だろうというのがないので、そもそも始まらない。たとえば、熱中症で亡くなる人がいるので、このシステムで予測して熱中症を防ぐというのなら、緊急性が高いとわかる。

実施されているナンバープレート調査などで、リピーターの中でNO_xの排出量の大きい車がどれかということが分かったら、国や県が代替の補助金を用意したときに、申請があるのを待つだけでなく、こちらから声掛けをするなどのやり方もあるのではないか。

協力をお願いする事項として、低公害車の優先配車や不要不急の運行をしないなど書いてあるが、運送事業者はすでに不要不急の運行はしていないし、エコドライブは燃費削減のためにやっている。その中で、運送事業者に情報を与えたら何をしてくれるのかというのをサムアップしたら微々たる数字になるというのが容易に予測される。そこを走っている業者さんに、こういうシステムがあったら具体的にどういうことをやりますかということ聞いて、やっていただけるなら、ということでお金をかける。そういう順番が違うのではないか。

過去の提案に対しては、検討した結果の報告をしてほしい。

また、排出源として、曜日別のトラック系の輸送量などベースの走行量の組み立てはしっかりやっておいたほうがよい。それと、自排局のことだけを考えて風向を議論するのは誤解を招くので注意が必要。

【根本委員】 最終的に前日予測ができるできないはおいておいても、現状を知ることはやっていったほうがよい。例えば前日の濃度と翌日の濃度や運搬量、一週間の平均値と毎日の変化との関係だとか、測定局の周辺に簡易測定器をたくさんおいた場合、毎日測定しているデータと簡易測定結果との相関はどうかなどは、基本中の基本になるのではないか。予測する、しないというのとは別に、データの蓄積は大事なことで、それがプロジェクトのひとつという位置づけでもいいとは思う。

【小林委員】 事業者に情報を提供するということが、予測できるなら、地域住民に提供して、あまりその近くに行かないとか、そういう方が効果あるのでは。予測が良い悪いではなく、ここまでやったのだから、伝え方を考えてほしい。

【長沢委員】 やみくもにだめと言っているのではない。予測するのは良いことだし、タダでできるのならよいが、いくら費用をかけて、これによって、喘息の罹患率がどれくらい下がって、公共の福祉としていくら儲かって、予測精度が上がると事業者がどれくらいの対応をしてくれて、濃度がどれくらい下がって、そうするとこの予測システムにこれくらいかけるのはリーズナブルだという話があれば賛成できる。予測的中率を上げるのも大事だけど、100%近くにするのはかなり大変なことで、それが明らかにできないのにそこに湯水のようにお金をつぎ込んで実効性が上がらない。もし、この地域の局地汚染対策をするというのであれば、優先順位が違うのではないか。

- 【礒野委員】 面的なものの考え方で地域を考えてほしい。この部分だけがちょっと高くなっているが、ちょっと高いところとちょっと低いところがあるのだと思う。ここがその象徴なのであって、もう少し全体を下げるという意味合いの中で、相対的に考えていかなければならない。ここで何かをやるということが、他の似たような場所、濃度が高い、環境基準は満たしているけれど、その近辺でうろうろしているところもあわせて下げるためのひとつの目標としてデータをとったり、予測したり、そういう目を持って何かやってほしい。
- 【長沢委員】 全体を下げるのも大事だが、これまで何度か専門委員会に出席して、この一点を突破したいというのを感じている。そういうことなら、対症療法で考えるしかない。それなのに、全体を下げるという話が混ざっている。
- 【礒野委員】 本当に下げるつもりなら、一度全部どかして風を通すくらいのことをやらざるを得ないのではないか。
- 【長沢委員】 意思決定してほしいのは、ここの濃度が下がり、神奈川県全体の環境が改善するということを目指しているのか、ほかは現状維持でもここの交差点の濃度を減らしたいというのとどちらを目指しているのか。
- 【事務局】 平成27年度までの当面の目標としては、この一点。全体を下げるのも大事だが、当面はこの対策を重点とする。
- 【礒野委員】 物流でなんとかしようとするのは無理な段階にきているのではないか。これから景気が良くなれば、ますます出入りが激しくなるのかもしれないし、都市計画とかいろいろな視点で見直す必要がある。
- 【根本委員】 さきほど船の話をしたが、ロサンゼルスでは港に停泊するときに外部電源を使ってエンジンを切ることになっている。それから、ヨーロッパの方では陸から沿岸に出て何海里になったらクリーンなエンジンに切り替えなければならないという国際条約を結んでいる。ロサンゼルスに行く船にそういう装置がついているなら、日本に戻ってきた時にも同じようにその装置を使って外部電源を使ってもらえるようにするなど有効なのではないか。
- 【飯田委員】 いろいろな意見が出たが、分かっているけど後押しがなくてできないということもあると思うので、この専門委員会を後ろ盾にして、いろいろ取り組んでほしい。気になるのは、NO₂の高濃度という話ではあるが、実際の健康影響を考えると光化学オキシダントが重要。それを誤解*のないようにしていただきたい。港湾設備についても話が出たが、これについての検討も少しずつ始めてほしい。また、そういう意味でも簡易測定で池上の交差点だけなのか、もう少し広範囲なのかの解析をしなければならない。そういう目的を持って簡易測定を実施してほしい。

*... NO₂の環境基準をクリアしても、NO_xが原因となる光化学オキシダントが基準超過してしまったのでは、環境が良くなったとは言えないため。