

平成 29 年 1 月 30 日 (月) 10:00 ~ 11:50  
波止場会館 3 階中会議室

国における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中間レビューについて

(1) 概要

資料 1 により、国の基本方針の中間レビューについて、事務局から報告を行った。

(2) 主な質疑・意見

【根本委員】 資料 1 の p.4 表 1-3 で主な幹線道路交差点近傍地点を調べていて、首都圏 1,447 地点のうち、13 地点は平成 32 年度でも環境基準を達成できない予測が出されたようだが、前頁で平成 32 年度の目標を達成可能としていることとの関係で、これはどのように評価すればよいか。

【事務局】 国の濃度推計は、現状の動向がこのまま継続すると、13 地点で環境基準を超えるとということだが、総量削減計画の NOx 排出量の目標値が、濃度推計より少ない数値を目標に定めていた場合、計画どおりに削減できれば、拳がってきた地点についても実際には環境基準を超えないようになるだろうということである。当県の場合、過年度のデータや別の要因も踏まえると、国のシミュレーションほどにはならないのではと考えている。

【根本委員】 13 地点は、基準を超過すると出たが、計画通りにやることになっているから実際には超過しないということか。

【事務局】 そのように現在見込んでいるということである。

【飯田委員】 国が掲げる平成 32 年度までの削減目標は、自排局や一般局だけでなく、その間の測定していない所でも面的に達成することとしている。自排局・一般局の所在地以外で、沿道の走行量、排出量が高い所を抽出してシミュレーションを行った。その方法は、年間の平均走行量をベースにその排出係数を掛けることで、毎時間当りの NOx、PM の排出量を算出する計算と、工場施設の固定発生源からの排出と、春夏秋冬 4 季節分の平均の風を考慮して、道路の沿道 50m までの範囲で計算を行った。そうすると先ほどの 13 地点になった。ただ排出係数については見落としがあるといけないので、高めの数値を設定している。推計としては、そういう形で見逃しはないだろうということ、このままでは 13 地点が危ないということである。ただ、その場所が、対策地域の各都府県が出した総量ベースだけで、これら局所の地点がクリアできるかどうかはわからないところで、これらが全てクリアできるかどうかを保障するものではない。この 13 地点は常時測定がない地点で、基準超過のおそれがある地点ということである。神奈川県では 2 ヶ所出てきたので、これについて対策をどう考えるかについては後半にて議論させていただきたい。

【根本委員】 そうすると、概ね改善しているが、本当に局所的な部分は残る可能性があるという結論が出たということか。

【飯田委員】 そのとおり。測定局は大丈夫だが、それ以外の常時監視していない場所にまだ濃度が高い場所があるかもしれないということで、そこに測定局があれば基準をクリアしていない可能性があるということである。これはあくまでもシミュレーションによる推計である。推計方法の説明としてはこれでよいか？小林委員にお願いしたい。

【小林委員】 計算なので、実態に合っているかどうかはいろいろ議論のあるところだが、全域達成しようということで、こういう方法でやっている。

- 【飯田委員】 簡易測定を行えば、このうち半分位は大丈夫ということになるかもしれない。
- 【平井委員】 (4)の平成 32 年度目標の達成状況の評価について、必要に応じて簡易測定を行うとのことだが、時系列的に濃度をとっていないと、なかなか評価は難しく、簡易測定の結果と目標の相関を出すのは難しいと思う。簡易測定を厳しめに評価することで環境基準は達成しているという形の検証を行うのか。
- 【事務局】 簡易測定の結果と目標を達成したかどうかについて、現在、国から示されているのは、四季の各時期（春夏秋冬）で各1週間、簡易測定を実施する方法で測定したデータを基に年間98%値を推計すれば、ある程度精度を保つことができるということである。
- 【磯野委員】 自動車の走行量は変わらないという形で仮定するものなのか。
- 【事務局】 交通センサスのデータ、高速道路の走行量データ、燃料消費量の統計調査などから最近のトレンドを見ており、複数の統計調査を踏まえて推計している。新しい道路の開通による影響といった、ある程度動向が見えるところに関してはシミュレーションに反映していると聞いている。
- 【磯野委員】 過去から言っても信頼性のありそうなものなのか。今後、車の台数が伸びるとも考えられない。少なくとも乗用車は少し下がっている。ディーゼル車も上っていくとは思えない。都市構造も変わってくるのではないか。特に32年度はオリンピックの年なので、特殊な事情がでてくるかもしれない。
- 【飯田委員】 全体の様々な動向を加味しているが、貨物車系のポスト新長期規制への代替のスピードが一番大きな要因である。  
また、従来の規制車に対してはエコドライブが有効な取組といえる。国の最終報告書ではエコドライブによる削減効果について言及する予定である。その他、自治体を実施している各種施策については、はっきりしているものは盛り込んでいるが、「～はずだ」というのは危険性が高いので、期待に留めた表現としている。
- 【根本委員】 日本全国では、貨物の t・km（トンキロメートル）は頭打ちというか、今後ともそれほど増えていかないだろう。もちろん圏央道が出来たことなどで大型トラックの通るルートが変わっていくこともあるが、大型車の交通量は増えないだろう。車の代替の効果が大きいと思う。状況としては、よくなる方向に行くのでは。
- 【長沢委員】 国のシミュレーションが合っているかどうか未来のことはわからないが、例えば、ここで報告しているものを5年前にシミュレーションして、どの程度合っているかという評価は行っているか。
- 【事務局】 交差点に関しては、サンプルは少ないが、簡易測定を行っている所は、そのデータと近隣自排局のデータとの乖離をみている。また、自排局ベースでは過年度のデータは十分あるので、シミュレーションの精度がどの程度保たれているか検証していると聞いている。
- 【長沢委員】 誰が検証しているのか。
- 【事務局】 シミュレーションに関しては、国が中心に行っている。
- 【長沢委員】 過去に現在を予測してよく合っていれば、おそらく5年後もきっと合うだろうと言えるが、昔のシミュレーションが5年後の予測と全く合っていなければ、それは本当にあてになるのかということになる。  
この検証がないならば、少なくとも神奈川県分は検証した方がよいのでは。

## 過年度の排出量の見直しについて

### (1) 概要

資料 2 により、過年度の排出量の修正について事務局から説明を行った。

(2) 主な意見

【事務局】 8月に報告したデータが随分間違っていた。申し訳ない。

【飯田委員】 8月の委員会資料で、平成 26 年度に窒素酸化物の排出量が増える挙動だったので、見直しを依頼したところ、計算式の全面的な見直しになってしまい、大変な作業だったと思う。過去のデータが間違っていたということで、委員にはご了解いただきたい。

本県の総量削減計画の中間評価について

(1) 概要

資料 3 及び 4 により、本県の総量削減計画の中間評価について事務局から報告を行った。

(2) 主な質疑・意見

【小林委員】 参考資料 2 の図 2 の PM の経年変化について、平成 26 年度と 27 年度で同じ値になっているのはどういうことか。

【事務局】 走行量のデータ等を使って推計したところ、短期規制以前の走行量の動向については、過去ほど減少しておらず、排出量についてはほぼ横ばいだった。

【小林委員】 次頁の普通貨物車の構成割合を見ると、平成 26 年度と 27 年度で大分、長期規制も減っている。どこか間違っていないか。

【事務局】 一通りデータを見たが、特に矛盾する内容は確認できなかった。

【小林委員】 走行量が増えているということでもないか。

【事務局】 目に見えて増えるというほどではない。

【小林委員】 NOx が下がって、PM が下がらないというのはどうなのか。削減率としては PM の方が排出係数の削減率が大きいので、下がるはずである。

NOx はなかなか下がらないが、PM は新しい車では極端に下がっているの  
で、こんなことにはならないのではないかと。中身を確認した方がいいと思う。

【事務局】 その点については、どういう要因があるのか確認する。

【小林委員】 厚木付近の環境省の推計値と、実際にその周辺のデータを見ると、乖離があるように思えるが、これは環境省のモデルが現況を再現していないということなのか。

【事務局】 この地点に関しては、その可能性はある。

【小林委員】 この辺りも環境省のデータをもらって、どういう計算をしているのか精査した方がいい。

【事務局】 聞いた範囲では、より道路に近い自排局をピックアップし、その局のデータを活用して首都圏全体に適用できるモデルとなる計算式を作成しているとのことである。

【小林委員】 これほど乖離があると、環境省の推計値に応じて対策を行うことが本当によいのかどうか。無駄なことをやる可能性もあるので、少し確認した方がいい。

【根本委員】 平成 32 年度に 13 地点で環境基準を上回るという環境省の予測には、車の更新が進むことも織り込み済みなのか。

【事務局】 そのように聞いている。

【根本委員】 小林委員に何うが、参考資料 p.2 の表 1 で、長期規制の NOx 規制値は 4.5 g で、ポスト新長期が 0.7 g で 7 倍程違う。一方、平成 26 ~ 27 年度で車種の変更が 4 ~ 5 % シフトしている。概算では 1 年で 1 割近く総量が減少していて、この調子だと 3、4 年後には 3 ~ 4 割減る計算で、大きく変化するはずだが。

【小林委員】 PM は新しい車に入れ替えるだけで、まだまだ減る。我々の計算では、東京オリピックの頃には半分程度になるので、現時点であまり下がらないのは腑

におちない。交通量が増えていなければ、平成 26 年度から 27 年度で平行移動というのはありえない。

【事務局】 詳細なデータが手元にないので、確認させてほしい。どういう要因があるかデータ内容を確認する。

【長沢委員】 中間評価案では、国が基準を超えると予測している地点について、県では大丈夫であるとしているが、念のため簡易測定を行うと言っている。

簡易測定の結果、国の予測が杞憂であればいいが、国のシミュレーションが合っていて、基準を超過したらどうするのか。その辺についてはどう考えるか。

【事務局】 実際に、排出量減少については、国の単体規制、車種規制など車本体によるものと圏央道整備による交通量の変化等が主な要因である。県としてできることは交通渋滞緩和のための県警や道路管理者との協議などの対応になる。

高い数値が出た場合にどうするかについては、あまり選択肢がない。今後そのような議論をしていく必要がある。

【長沢委員】 計画としては、基準が超過することも想定して、万一超過した場合どうするかを書いておいた方がいいのでは。対策を具体的に示さないとまずいのでは。

【事務局】 具体的な対策については、県警や地元市町村等と調整をしないと提示することは難しい。また、他機関に協力いただく中で、具体的な方策を検討してもらうためには、シミュレーションだけでは、なかなか知恵を出してもらうまでには行きつかない。現時点では、こちらで想定している交通関係者との協議までは示せたとしても、具体的にどのような事をやっていくかは、シミュレーションの結果を事実として提示していかないと協力を引き出すことは難しい。

中間評価の段階では、今後、協議していくということに留め、具体的な対策については、測定の結果を受けて実際の数字を示しながら、協力を仰ぐ中で見出していく。

【長沢委員】 その説明も理解できるが、濃度が基準を超過した事実を見て対策を打つというのは、間に合わないということではないか。

【磯野委員】 中間評価でどこまで何を書き込むかについては、新たな手を打たなくてはならないとか、より積極的な方策をとりあえず何か考えるということまで書くかを考える必要がある。そういう意味では、今回は、あまり細かいことまでは書かずに「市町村との連携を深める」程度の言葉を入れておけばいいのでは。二段構えで行かれてはどうか。例えば、県の想定どおりにならない場合、状況によっては、市町村との連携を密にしていく、何かありそうな時にはすぐに対策をとれるようにしておくなど。

ところで、川崎の臨海部はもう大丈夫なのか。

【事務局】 国のシミュレーション結果では、川崎の横浜大師線の一部では、基準値が 60 に対して 50 台後半のレベルの推計結果が出ている。臨海部の状況については前回の専門委員会でも報告しているが、年 2 回簡易測定を行い、監視も行っている。今の状況が続けば、平成 32 年度まである程度担保できそうな状況である。

【磯野委員】 これまで重点的に対策をとってきた箇所について、今後どうしていくのか。つまり、局地汚染対策について、どう評価し、今後どう継続していくのか「まとめ」のあたりに書かれる方がいいのでは。この辺りの評価も中間評価で行っているのか。

【事務局】 池上の自排局も含めて、平成 27 年度は環境基準を達成し目標を達成したという記載で、今まで対策をとってきたことの意味合いも含めている。

【磯野委員】 このような対策は、少し緩めるとすぐに戻ってしまう問題もあるので、その辺りの書き方は注意された方がいい。

【飯田委員】 具体的な対策について、様々な制約がある中で、抜本的なことができるかという難しい面がある。単体規制により排出原単位が小さくなる中で、神奈川県下の自排局・一般局の所在地については、基準達成の現実が見えており、このまま監視して見守っていくという発言になるのは正直なところかと思う。ただし、今後は面的に評価することという視点に立てば、環境省が日本全国の対策地域において、「ここが危ないかもしれない」と推計した地点は留意する必要がある。ひとつは129号の沿道や交差点の地点である。

ここは相模川の影響が大きく、川と平行に走る道路、風の影響、地域の朝夕の混雑状況から、ここに測定局をおけば基準を超える可能性が高いと推計したものである。

また、池上新田はかろうじて大丈夫だが、数値的には129号よりも少な目の数字が出ているものの、現実的には池上新田から羽田寄りの地点（湾岸側の全体）が危険な領域と推計されている。

今は、この2カ所が要注意地点とされているが、全国13地点の中では129号がひっかかってしまったところである。いずれも過去の推移を見てみると、基準をクリアする可能性はあるが、だからといってそういう指摘を受けながら、何もメッセージを出さないのはおかしいということである。

平成25年度で国設厚木の自排局は撤廃されているが、交通量と監視データについて、データを集めておく必要がある。それも無しに「見守りましょう」というかけ声のみでは困る。それらのデータから、交通量が横ばいだが、25年度までは確実に下がっているということであれば、今後も下がる可能性が示唆される。逆に、増減しているということならば、対策を検討すべきということにもなる。

この委員会としては、面的対応で考えていくことになるので、これらの地点については、県としては「このような手持ちのエビデンスに基づき、県としては大丈夫と判断した」ということをうまく書き分ける必要がある。

【事務局】 いただいた助言を基に、中身を精査して、改めて飯田委員長に報告した上で、委員の皆様へ報告させていただきたい。

## その他

### (1)概要

川崎市大気環境課から「グリーンウォールの改修状況について」概要の説明があった。

### (2)主な質疑

【根本委員】 植樹帯はそのまま残っているか。

【川崎市】 沿道の植樹帯は残っているが、中央分離帯の遮音壁の蔦は撤去されている。

【長沢委員】 蔦を生やしている趣旨は何か。改修後、蔦は生やさないのか。

【川崎市】 当初の目的は、緑によるNOx吸収効果だった。遮音壁の部分は撤去するが、沿道上は見栄えの問題もあるので、残す予定である。

【磯野委員】 景観の問題について、住民から何か反応はあったか。

【川崎市】 周囲と同じ景観になったこともあり、住民からは特に苦情は出ていない。今まで少し暗い感じだったのが、写真より明るいイメージになったと思う。

以上