

平成 29 年 11 月 27 日（月）10:00～11:45
神奈川自治会館 3 階会議室（306～307）

委員会開会に先立って、磯野委員が退任し、後任として奥委員が着任したことについて報告が行われた。

委員長の選任について

委員の互選により、飯田委員が委員長に選任された。

専門委員会運営要綱の改正について

(1) 概要

資料 1 により、要綱改正案について、事務局から説明を行った。

要綱第 2 条を、以下のとおり改正する。

（所掌事項）

第 2 条 委員会の所掌事務は、以下のとおりとする。

- (1) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画に関する専門的かつ重要な事項につき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策定協議会（以下「協議会」という。）の会長の諮問に応じて調査審議し、その結果を報告すること。
- (2) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画の進捗状況を確認し、専門的立場から意見を述べること。

(2) 主な質疑・意見

【長沢委員】 今までは、要綱上は明確な規定は無いものの、開催はしていたということか。

【事務局】 計画を定める際に、委員の皆様からご意見を頂戴していることから、計画の進捗状況を報告させていただいている。進捗を報告し、専門的な立場から、今後の施策についてご意見をいただくということは必要で、大切なことなので、例年、委員会を開催してきた。しかし、運営要綱に明確に位置づけられているかという点では、委員ご指摘のとおりである。委員会の運営実態に合わせて、要綱を改正したい。

【飯田委員長】 その他特に指摘が無いようですので、事務局の改正案を委員会として承認したいと考えるがいかがか。

委員会において改正案は承認された。

平成 28 年度の常時監視測定結果について

(1) 概要

資料 2 及び参考資料 1 により、事務局から説明を行った。

NO₂、SPM とともに、平成 27 年度に引き続き、測定を行った 90 局すべてで環境基準を達成した。

年平均値は、NO₂、SPM とともに、緩やかな低下傾向にある。

PM_{2.5} は、平成 23 年度に測定を開始して以来、初めて有効測定局 64 局すべてで環境基準を達成した。

(2) 主な質疑・意見

【根本委員】 参考資料 1 で、PM_{2.5} は平成 26 年度に達成率が 23.7% だったのに、ここ 2

年間で劇的に改善したのはなぜか。わかっている範囲で教えてほしい。

【事務局】 PM2.5 の環境基準の評価には、1 年の平均値で観る「長期基準」と 1 日の平均値で観る「短期基準」の 2 つある。そのうち短期基準は、1 年のうち 98% の日数で 1 日の平均値が基準をクリアすれば環境基準達成となる。年間 7 日以内の基準超過であれば達成となる。

この短期基準は気象状況に大きく左右され、改善した理由ははっきりとはわからない。関東近県でも PM2.5 の状況は軒並み改善されている。これは、自動車の規制基準が厳しくなったことも一因だが、気象の影響も考えられる。PM2.5 自体、平成 23 年度から測定を開始したばかりで、観測体制が整ってからあまり時間が経っておらず、これで大気環境が良くなったと結論づけるわけにもいけないので、もう少し推移を見ていきたい。

【小林委員】 元々ギリギリ達成している状況であるが、中国における PM2.5 排出量が大幅減ってきて、日本もその影響を受けて、かなり良くなっている。局数も安定してきたので、もう少し長期的に見て要因を分析する必要があると思う。

車の影響は非常に大きい。NO₂ については長期規制の車がもう少し減ってくれば更に良くなっていくだろう。特に、タンクローリー、ミキサー車などは長期に使われているので、その辺の影響が大きい。これらが減るとかなり良くなると思う。

【飯田委員長】 本来、参考資料 1 は、委員会審議の対象外であるが、NO_x、PM は PM2.5 やオキシダントの生成に影響を与えている。

自動車に関わる所では、ディーゼルエンジンのトラック・バスや、ガソリンエンジンで燃料をピストンとシリンダー内に直接噴射して効率を上げようとする種類のものから、固体形粒子が直接出てきて、PM2.5 になってくるが、フィルターのおかげで最近ほとんど出てこなくなった。かつては、場所によっては、半分くらいが車からの排出だったが、最近では 10% 程度になっている。

また、PM2.5 については、中国から飛来する物質が 7 割であると環境省では算定されている。あとは、東日本大震災の直後の電力不足の際に石炭火力が稼動した影響が大分落ち着いてきた面もある。

【事務局】 県環境科学センターの調査では、平成 25 年度では桜島などの影響もあったと聞いている。

【小林委員】 車の影響は減っているが、沿道では PM_{0.1} など非常に小さい粒子は自動車の寄与が高いので、調査は継続する必要がある。

【奥委員】 池上局での NO_x の話だが、気象条件は何ともしようがないが、一方で、大型車の構成率が変化していて近年は大分新しい車両が増えている。ここでは、環境省が実施しているナンバープレート調査の結果を基に構成率を出しているがこの調査では、大型車がどこの地域の登録車両なのかはわかるのか。

【事務局】 環境省でまとめているデータの中では、所有者までは把握していないが、ナンバーで登録の地域はわかる。

【奥委員】 県内で登録されている車については、所有者に対して、新しい車に更新するための更新計画を立てるよう指導するなどアプローチの仕方はあると思うが、県外から流入する車の場合、県として指導を行うのはなかなか難しいと思う。どの辺りに登録されている車両に古い車が多いかなど傾向をみてはどうか。

【事務局】 神奈川県や関東近県ではディーゼル車の運行規制を行っているが、そのような規制のない、山梨県、静岡県では平成初期や昭和年代に登録された車がまだ走行している。そこで、これらの県とは合同でディーゼル車運行規制等に関する啓発活動を行っている。また、大阪府では、古いディーゼル車の発着を認めない規制を行っている。

【飯田委員長】 本専門委員会の資料 4 で、川崎の臨海地域ではどんな車両が使われてい

るかの調査結果が出てくるので、その折に報告させていただくということではいかがか。

【長沢委員】 報告はわかるが、他力本願ではないか。県がこれをやったから減ったという話がほしい。

【事務局】 ディーゼル車の運行規制は現在もやっており、古い車は減ってきている。違反車が入ってくれば、指示書を出すなどの対応をとっているが、現在は、検査を行っても違反車はなかなか見つからない。違反車 1、2 台を成果というのもどうかということで控えめにしている。また、古い車が県に入らないよう他県と連携してキャンペーンは行っているが、その効果を定量化することは難しい。

【長沢委員】 何か少し思い切ったことをやってはどうか。東京や日本に先駆けて、電気自動車の比率を定めて普及を図るとか、電気トラックを県が率先導入するなどのことは考えてもいいのでは。この委員会で検討できることではないかもしれないが。

【飯田委員長】 前回の委員会で、池上新田の遮音壁（グリーンウォール）の一部撤去工事について川崎市から報告をいただいたが、その後、撤去も完了して、その効果も含まれて基準超過日数も減っていると思われるが、もし良ければ、その後の状況について、ご紹介いただけないか。

【川崎市】 池上新田測定局近傍の中央分離帯の遮音壁に蔦を這わせて、汚染空気の封じ込めと植物による浄化の相乗効果を狙って、平成 5 年度にグリーンウォールを設置した。それと併せて沿道の植樹帯の強化も行った。

近年は濃度が低下したこともあり、グリーンウォールによる空気の滞留が更なる環境改善の妨げになっている可能性があることがある程度見えてきたので、平成 28 年度の冬に一部撤去工事を行った。

具体的には、中央分離帯の遮音壁の高さが 5 m あり、上を通る横羽線の高架下を完全に塞ぐ状態になっていたのを、2 m 程度に下げて上半分に空気が通るようにした。この効果については現在検証中である。というのは、28 年度の冬に撤去を行ったため、今年度と昨年度の常時監視の測定結果のデータをつき合わせて精査できるのは、NO₂ の高濃度の値が出る冬季以降になるからである。

なお、改修工事の前後に簡易測定を行うとともに、遮音壁からの騒音の測定も同時に行ったので、結果のみ簡単に報告する。NO_x については、工事前後の 8 日間に交差点近傍 8 箇所で行った結果、工事後の方が NO₂ の濃度はやや下がっている傾向がみられた。（4 ppb ~ 2 ppb で、場所によってはほとんど変化なし）。騒音については、工事前後でほとんど差はなかった（昼間夜間とも 1 dB 程度）

【長沢委員】 工事範囲は交差点から南西に何 m 程度なのか。

【川崎市】 工事の対象（遮音壁の長さ）としては、交差点から 250m の範囲である。簡易測定については北東側を含めて測定を行っている。遮音壁の北側でも 4 箇所、臨港警察署前の交差点近傍でも 1 箇所行っている。

【長沢委員】 北東側は撤去していないのか。

【川崎市】 その部分は、元々産業道路付近の遮音壁は 2 m 程度であったので、それに合わせる形で改修した。

【飯田委員長】 空気が通るようになれば、拡散されて（濃度は）平均化されるだろう。

【長沢委員】 北東側のコストコの辺りは怪しい。流通施設なので、数年前に比べると、トラックの出入りがかなり多くなっているのではないか。

【飯田委員長】 臨港部の産業が立ち至らなくなっていて空いた土地ができると、そこに流通センターができる傾向がある。環状線の外側にできるといいが、そうすると厚木方面に影響が出る可能性もあり、痛し痒しというところである。

【長沢委員】 アマゾンなどでは、郊外の配送センターから都心にいかに早く物を届ける

かということで、都心の場所が狙われている。都心にミニ配送センターを作る傾向があるので、そこにトラックが来る。今後、神奈川県エリアの都心部に配送センターの拠点が増えるのではないかと。それによってトラックが頻繁に出入りし、汚染が悪化するおそれがある。従来は工場だったのが、今後は配送センターに注意する必要があるのでは。今後注視する方がいい。

【飯田委員長】 遮音壁の効果については、今後冬に出てくるデータと照合するとのことなので、その結果については次年度の委員会で報告をいただきたい。

平成 29 年度交差点近傍等における二酸化窒素の簡易測定について

(1) 概要

資料 3 により、事務局から説明を行った。

平成 29 年 11 月現在、交差点における簡易測定の NO₂ 濃度結果と常時監視測定局の NO₂ 濃度結果を比較すると、川崎市の 2 交差点については、交差点の方がやや高濃度であった。それに対し、厚木市の 2 交差点については、自排局と同程度の濃度であった。

川崎市臨海部の自動車排出ガス対策について

(1) 概要

資料 4、参考資料 2 により、事務局から説明を行った。

石油精製を行っている事業所、セメント会社を対象として、横浜市、川崎市と合同でヒアリング調査を実施した（製油所 3 事業者、セメント会社 1 事業者）。

東京大師横浜線を使用していると想定される車両（特種（殊）車）の台数は、製油所では約 820 台/日、セメント会社は約 360 台/日が事業所を出入りしているが、川崎臨海部の生コン工場を除き、主な取引先は内陸部にあるため、東西方向に伸びる東京横浜大師線ではなく、南北方向に伸びる道路を使用しているとのことであった。

(2) 主な質疑・意見（ 、 ）について一括して説明の後、一括して質疑）

【飯田委員長】 このヒアリングは、川崎市と協力して行ったのか。

【事務局】 そのとおりである。横浜の事業者については横浜市と合同で実施した。

【飯田委員長】 資料 4 の P2 で、3.5 t 未満はガソリンへの代替可能だが、3.5 t 以上は代替が難しいため、規制が緩和されたものである。しかし、自動車 NO_x・PM 法が改正された後もこの部分がそのままになっている。本来はこの部分を変えるべきだったと思う。

【小林委員】 これは、規制値の問題もあるが試験方法の問題もある。ガソリン車はなぜ規制値どおりに排出量が削減されてきたかということ、車両を用いて過渡モードで測っていたので、規制と市場での排出量の間にはそれほど大きな乖離は起きなかった。ディーゼルは様々な車にエンジンを積むので、車で測るのが難しく、エンジン単体で測ることになっており、以前は、定常モードの組合せで測定されてきた。そのような時期の車両は、規制値と実際の市場条件での排出量に乖離が起こることがあった。

このような車両は、20 年以上経っていて耐用年数がなくなってきているため、そろそろ更新されるので、減ることは確実だと思うが、金をかけて強制的に代替するかどうかは判断が難しいところである。

【平井委員】 古い車が走っているが、それは法律に基づいて走っているのでなかなか変えられない。事業所としては金をかけるのは非常に大変だが、誰かが負担しなければならない。法律で決められてしまえば、事業者が負担することになるが、法律で決まっていなかったことを負担してくれというのは難しい。そういう観点からすると、県として事業者へのインセンティブになる優遇策（補助金など）を与えて、古い車を使えないように転換していくのも一案ではないかと思う。

- 【根本委員】 結局、対策を行うことの費用対効果の問題になってくる。誰が負担するかということと、それを行って何のメリットがあるのかということを両方説明しないと、なかなか解決していかないと思う。もう少し空気をきれいにするための対策を打つことを、世論が支持してくれて、税金を使ってもいいと言うかどうか。環境基準がとりあえず満たされている中で、それは税金を使ってやることなのかという意見も出てくる。
- 【長沢委員】 川崎臨海部の事業者に対しては具体的にどう働きかけるかという話で、CSR 報告書で、車両を代えることを表明するかがポイントになる。廃棄物処理会社が環境に優しい会社を目指す際にやることの一つとして、車両を最新型にして地球温暖化防止対策を行うことで、NOx 対策にもなる。NPO, NGO に通報して訴えるのも一つの手ではないか。
- 【根本委員】 製油所とセメント会社では少し状況が違うと思う。製油所は、他の地域に古い車両を回すこともできるが、セメント会社では中小の物流会社が入り込んでいるので、その車両は来なくていいといわれると困ってしまうのでは。他に回れないのではないかな。そういう感触は得なかったか。
- 【事務局】 感触的には、セメント会社の場合、そのような規模の会社が多いと思われる。状況が違うことがネックになることは、課題として認識している。
- 【根本委員】 セメント会社本体を責めてもそこまでコントロールできないかもしれない。
- 【長沢委員】 その可能性は強いが、子会社、下請け、関連会社などで管理が行き届かないと言われても、本体の会社に責任を取れといえるのではないかな。
- 【事務局】 製油所に関しては、車の専属契約は元売りの方でやっていた。我々は製油所の方に関係があると思って現場に赴いたが、話を聞くと、専属契約は元売り本社でやっていて、データ管理・入力現場の製油所でやっているので、今後元売り本体に迫ってみようと思う。聞いた話だと、どの車がどの製油所に行くかは、概ね割付があるようだ。
- 【長沢委員】 このヒアリングは、会社のどのセクションに対してやっているのか。CSR のセクションに言うとか効くかもしれない。報告書も環境に対してある程度貢献しないと言えないが、車両更新は大きくポイントが稼げる部分なので、古い車を何台も使っていて悪質な所には「公表する」などの対応をとってもいい。
- 【奥委員】 これらの事業所は、CSR 報告書を出しているのか。
- 【事務局】 確認していないが、事業所の規模的には出しているはずである。
- 【奥委員】 出しているのであれば、環境マネジメントシステムの認証（ISO など）を何かしら取っているはずである。それがあれば、車両の更新計画を組み込んでいなければおかしいので、そこはどうしているのか確認した方がいい。
- 【小林委員】 タンクローリーは、経済性の問題で配送先の最適ルート等も管理しているので、言えばかなりやってくれると思う。
- 【長沢委員】 県から強い要請があれば、事業者の背中を押すことになるのではないかな。
- 【小林委員】 一方で、温暖化対策で、石油の消費量が減るため、現在、全国に 23 程度ある製油所が 2030 から 2050 年ごろには一桁に減るという話がある。本当に大変な時代になっている。
- 【飯田委員長】 車両の燃費が良くなり、ガソリンの販売量が今後半分になると言われている。その中で石油業界がどう生き残っていくか。その中で、大手同士の統合の流れが進んでいる。
- 今回、県が川崎市と協力して、このような調査を行ったことは非常に高く評価したい。
- 今の大気質の状況は、神奈川県、川崎市の取り組みにより過去の厳しい状況に比較すればそれで人が死んだりするような状況にはなく、緊急の課題として新規制車への乗り換えを強制的に要請出来る状況にはないが、古い規制年車の早期代替が望まれる。平成 10 年頃の規制車では、20 年程度経ってお

り、その後の新短期規制車も 14 年程度経過しているはずで更新時期にはなっている。

ただ、長期規制車はトランジェントモードによる規制ではなかったのも、結構燃費がよい。そこを、委員からアドバイスがあったように、温暖化対策の観点から、またグリーン経営の観点から後押しできればいいのではないかと。ちょうどいいタイミングだと思う。

【事務局】 県としては、非常に古い車の流入をターゲットにしてきたが、今後は次に古い車（資料 4 で赤い点線で囲ったところ）に働きかけるよう検討していきたい。

【飯田委員長】 繰り返しの発言となるが、タンクローリーやミキサー車はフル稼働していて、高齢規制車の占める割合が大きいと思われるので何かの措置を講じたい。

【小林委員】 ミキサー車は東京五輪で需要があるが、車が足りない。自動車会社としても特種車両の設備投資をしても後が続かないから、生産体勢を拡大することはやらないので、新車の市場供給スピードは増えない。「納車待ち」の状況にあるようだ。このような事情が代替が進まない理由かもしれない。

以上