

平成 30 年 5 月 28 日 (月) 10:00~11:45
波止場会館 (横浜市港湾労働会館) 3 階中会議室

I 平成 28 年度の NOx・PM 排出量推計結果等について

(1) 概要

資料 1 により、事務局から説明を行った。

- 平成 28 年度における自動車からの NOx 排出量について、「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果」(国土交通省)等を基礎資料として推計を行った結果、NOx 排出量は 13,300 t/年で、平成 27 年度より 1,000 t/年減少した。PM 排出量は 510 t/年で、平成 27 年度より 30 t/年減少した。

(2) 主な質疑・意見

【長沢委員】 資料 1 ページ 1 (3) ②記載の平成 32 年度目標「県内全域における大気環境基準を確保する」については、「県内全域における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保する」に修正するべきである。オゾン等環境基準が満たされていない項目があるのだから。

2 ページ目 (4) ②「低公害車の普及促進」について、「低公害車」を「ゼロエミッションビークル」にできないか。既に中国やアメリカではスタンダードになりつつあるように、ハイブリッド車を排除し、神奈川で先陣を切ってゼロエミッションビークルへの転換を打ち出してはどうか。乗用車についてハイブリッド車をゼロエミッションに変えたところで、大気質の改善に対する影響は大きくないが、社会へのインパクトは大きい。ひいては大型車の低公害化の機運を高める効果も期待でき、自動車に対する環境意識の訴えかけとしては有効ではないか。

【事務局】 参考意見として受け止めさせていただく。

【飯田委員長】 ステータスが変化していることのご指摘かと思います。かつては二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を満たすために NOx・PM 法に係る対策をしなくてはならなかった。しかし現在 NO₂ に関しては自動車の寄与度は沿道・局地を除けば県レベルでは 1/5 程度で、4/5 が港湾、船、産業である。NO₂ 基準を達成する手段として自動車排出ガス対策のみに資金を投入して対策する時代ではなくなっている。NOx・PM 法としては目的が達成されれば、今後は監視していくことになるだろう。

今後は PM2.5 や光化学オキシダントについて、原因物質を明らかにして、それらをクリアすべくために何をすべきか?についての考察を行い、自動車排出ガス対策をとらえていくように少しずつ変えていく必要がある。

【奥委員】 2 ページ目の図 3 について。対策地域内は着実に減少しているということだが、一方、対策地域外は横ばいとなっている。平成 32 年度目標では対策地域外においても 900 t まで減らすことになっている。この部分についてはどのような対策を考えているのか。また、今後の見通しは?

【事務局】 対策地域外の対策では、県外からの古い車の流入が考えられるので、近隣地域との協力しながら普及啓発や、県境でのディーゼル車規制に係る検査を重点的に行うなどの対策を引き続き行っていく。今後の見通しや、それを踏まえ対策地域外のうちさらにどこを重点として対策をとるかといった点については、効果が見えづらく、今後の課題と認識している。

【小林委員】 推計に使用している交通量データの車種分類が簡素化されている。自治体から国に働きかけ、国としてデータを整理するよう要望するべきではないか。

【飯田委員長】 H28 年の全国インベントリ解析によれば自動車排出窒素酸化物 50 万トン／

年のうち全乗用車と軽自動車とでガソリン車によるものは 7%であり、平成 38 年推計では 4.7%と推計されている。すなわち、ディーゼルのトラック、バス、特殊車両等の排出量が 9 割以上を占める。乗用車を EV に転換しても CO2 排出量には寄与するが、窒素酸化物の面では取り分が少ない。

それよりも、ディーゼル重量車は NOx・PM 法の対策地域において古いものが乗り続けられることになっているのが問題である。車種規制の開始時は重量車については、ディーゼル車以外の代替手段も無く、排出ガス浄化技術も実用化されていなかったため長期規制車や新短期規制車の使用の継続を認めたものだが、重量車の排出ガス浄化技術が実用化された今日に至っても重量車の規制水準は変わっていない。現在は大型車両の排出ガス対策についても様々な技術が開発されているにもかかわらず、それらへの転換を促す法的根拠が無い状態のため、自治体としても国に対し要望してほしい。

【根本委員】 3 ページの上の図で平成 28 年度には走行車両に占めるポスト新長期の割合が約 30%となっている。7 年程度で 30%普及したことになる。新しい車は環境にもいいが、燃費もいいということで事業所での更新が進んだことが示唆される。

【飯田委員長】 この資料（図 4）は NOx・PM 法の規制水準が緩い重量車とそうでない車を分けて表記していただくとわかりやすい。資料 3 の 6 ページ表 3 赤枠内、3.5 t 超の平成 10 年～16 年規制適合車は NOx・PM 法の適合車として許容されていることになり、この大型のところは早く新車に代わってもらわないと効果が出ない。

【平井委員】 レントゲン車など、車両本体よりも価格が高い装置を積んだ車については買い替えも厳しいという話があり、そういう車両については救済措置も検討するべきではないか。営業活動に使うものはよいかもかもしれないが、レントゲン車については公益的な活動でもあり、なかなか更新が難しいという側面があるため、分けて考えるべきものもあるのではないかと。

【飯田委員長】 同様に、クラシックカーなど、文化的目的によって保存するものなど、年間走行距離が短いものなどの扱いについては検討の余地がありそうだ。

【小林委員】 (NOx・PM 法で重量車だけ許容されている) 長期規制車は、後処理装置が付いていないので、故障が少なく長持ちする。PM は (短期規制から長期規制への強化で) 80%位減らしたが、NOx は 40%位しか減らしていない。

【飯田委員長】 自動車排出ガスは、大気環境汚染の支配領域から外れつつあるが、自動車排出ガス対策としては、長期規制車を早く代替させていくのが効果的である。「長期規制車は環境負荷が高いので対応を」と協力を呼び掛けていく必要がある。

II 二酸化窒素の簡易測定について

(1) 概要

資料 2 により、事務局から説明を行った。

- 平成 32 年度目標年度における常時監視測定局のない地点も含めた NO2 及び SPM に係る環境基準の確保を目指し、県内で最も NO2 濃度が高い池上局が設置されている東京大師横浜線の交差点（川崎市内）、及び国が実施している最終目標年度の濃度推計において、環境基準値を超過するという推計結果となった交差点（厚木市内）について NO2 と NOx の簡易測定を行った。川崎市内、厚木市内ともに、常時監視測定局における結果と比較し交差点のほうがやや高濃度であった。平成 30 年度も簡易測定を実施する。

III 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 3 により、事務局から説明を行った。

- 県内の測定局の中で、最も NO2 の環境基準が達成しにくい測定局である、川崎市臨海部の池上新田公園前測定局（以下「池上局」という。）が面する東京大師横浜線の交通量や規制年別の構成比及び池上局の気象条件は資料記載の通り。池上局で高濃度が観測

される回数は少なくなっており、ポスト新長期車への代替やグリーンウォールの改修の効果によるものと考えられることができる。ただしグリーンウォールの改修効果については経年でとらえる必要がある。

平成 30 年度の対策としては、川崎市臨海部において事業活動を行い、東京大師横浜線でタンクローリー車やコンクリートミキサー車を走行させる事業所（石油精製を行う事業所、石油の元売り会社、セメント会社等）を対象とし、事業所に入出入りする車両の台数、取引先に対しより環境負荷の小さい車両の使用への働きかけが可能か否かなどのヒアリング調査を実施する。

(2) 主な質疑・意見（Ⅱ、Ⅲについて一括して説明の後、一括して質疑）

【長沢委員】 測定地点を増やす趣旨はよいが、「簡易測定」という名称は、本格的ではなく適当に間に合わせる印象を与えてしまう。常時監視測定局の無い場所を念入りにやるという趣旨なのだから、別の名称に変更するよう検討してはいかがか。

【事務局】 常時監視測定局を置けない地点に対しての測定なので、それと対比する意味で「簡易測定」という呼び名としているが、御意見を踏まえ、その他の名称、例えば「重点監視」などの呼び方が可能か検討したい。

【根本委員】 資料 2 で 3 ページ下の図 4 を見ると、厚木市内で実施した簡易測定においても環境基準を大きくクリアしている。基準値超過の危険が高いという環境省からの情報により測定地点を選定したということであれば、環境省の推計モデル自体に疑問が生じるのでは？原因を探ってモデルを改善するように国に求めるべき。

【事務局】 本県で実施した簡易測定結果については、国での実態把握や検討などにも活用して欲しいとの趣旨で、環境省にも提供しているが、今後の検討スケジュールはわからない。

【長沢委員】 図 4-1 の池上局の風配図を見ると、全然風が吹いてない。グリーンウォールの壁を壊し、風が通るように工夫したはずだが、それでも全く吹いていないということか。

【事務局】 工事の効果を補足できる程度まで風速の単位を細かく設定しなかったため、図上では表現できていない可能性もある。申し訳ない。

【川崎市】 池上局に設置している気象計の高さは、7mであり、横羽線の高架桁に風通しが妨げられる高さであるため、この気象計ではうまくグリーンウォールの結果はとらえられていないものと思われる。逆に NOx の高濃度の頻度が下がっている点が、グリーンウォールの効果が出ている点と思われる。

【長沢委員】 グリーンウォールの効果が表れにくい位置で計測したものであれば図にグリーンウォールの効果が表現されていないのも仕方がないと思うが、それでも 7 m の位置ではほとんど無風の状態が観測されるのであれば、グリーンウォール以外で、もっと思い切った対策の検討が必要なのでは。対して大師局の風配図では常に北西からの風に限定されていることが見て取れる。

【川崎市】 補足すると、図では 11～2 月の冬季に限定されたデータであることから、季節風のためにこのような風配となっている。一年を通してみると南からも同程度の風が観測されている。また東方向についてももう少しとらえられる。

【飯田委員長】 資料 3 の図 4-1、4-2 については資料の訂正の必要はあるか。

【事務局】 図 4-1（池上局）については、測定高 3 m→7 m に訂正、図 4-2（大師局）については測定高 13 m→17 m に訂正をお願いします。

【飯田委員長】 他にいかがでしょうか。簡易測定についてはうまい言葉がありますか。

【事務局】 考えます。

【飯田委員長】 環境省による将来シミュレーションで超過の危険がありとされたところ

は、各自治体に通知された。環境省でも今年度予算がつけられ、いくつか測定実施することとなり、県予算でも上手に組み合わせ、両方のデータが有効に使えるよう計画を進められることになっている。県で追加ヒアリングも実施された。「持ち届け」、「蔵どり」等の業界の事情も見えてきた。

【根本委員】 生産者側が届ける「持ち届け」に使用される車両については、10年くらいで更新され比較的新しい。買受側が取りに来る「蔵どり」については事業者が支配している車であるからなかなか指導がしづらいということだが、環境にセンシティブな地域については新しい車を回すよう配慮してもらうなどの対応も可能な会社もあるのではないかと。

【長沢委員】 「法は順守している、これ以上の要請の受け入れは困難」。ということであればできることは2つ「県条例で縛る」「要請を聞かないところは環境にやさしくないと公表する」その手法しか考えられないのではないかと。

【事務局】 条例の根拠づけなど、慎重な検討が必要である。

【飯田委員長】 需要家とも情報共有を進めることで事業者側の協力が得られやすくなる可能性もある。引き続き検討をお願いします。

IV 国の将来推計において追加的対策の検討が必要とされた主な地域について

(1) 概要

資料4により、事務局から説明を行った。

○ 国の将来推計の結果で平成32年度に環境基準を超過する恐れがあり、追加的対策の検討が必要とされた地域には厚木市内の国道129号線沿いが多かったため、平成30年度、該当地域における交通量調査、NO2簡易測定の実施により実態を把握する。

(2) 主な質疑・意見

【飯田委員長】 国の統計では、(トラック輸送の)輸送トン数は横ばいだが、走行キロは増加している。ドアツードアの流通が増えてきており、倉庫はその結節点となるものだが、「物」は「人」と異なり自分で乗換えをしてくれないので、船や鉄道も含めた流通の構造設計が重要である。しかし、日本では、各社が個別に倉庫を計画しており、うまく機能していない。

【根本委員】 厚木周辺は日本全体の物流ネットワークにおいても重要な地域である。資料4の参考資料3にはヤマト運輸の「ゲートウェイ」の名称を冠する倉庫が載っているが、夜中に一斉に発送を行っていた今までの方式と異なり、24時間フル稼働で、荷物が集まり次第、各方面に発送を行う施設と思われる。

近年は、通販の進展により、容積的にはフル積載だが、重量的には余裕があるという、「容積勝ち」で運ぶ形になっている。茨城県などでは、高速道路沿いに積極的に倉庫の誘致を行っているようだが、厚木の場合はマーケットの力で自然に集まってきている。地域振興としては望ましい面もある反面、環境面での配慮も求めていく必要がある。

【事務局】 委員からのご指摘により、今回初めてこうした物流拠点について現状を把握した。アプローチの内容は今後検討する必要があるが、その対象は明確になったと感じている。

【長沢委員】 物流センターは今後も神奈川県に集中することが予想される。出来てからではなく、将来出来ることを想定して、先手を打った対応が必要である。

【飯田委員長】 厚木については、情報を提供し、古いトラックは来ないように協力を呼び掛けていくことが必要。資料化して審議だけを行ったのでは意味がないので、対策への協力の働きかけを行ってほしい。

【奥委員】 資料3のヒアリング結果に関してCSR部門では回答してもらえなかったとのことであるが、回答してもらえなかったとしてもその企業が何をCSR情報に盛り込ん

でいるか、輸送に係る車両の管理や負荷低減について何か書いてあるかどうか、しっかりチェックして欲しい。今年度また環境対策についてヒアリングを行うということなので、何を外に情報発信しているのかチェックしてヒアリングに臨んで欲しい。法令順守は最低限、当たり前のことであり、ESG投資であつたりSDGsをいかに徹底していくかが問われている。事業者への理解を求めてゆくことが必要である。

【平井委員】 4 ページ記載の交通量調査の実施時間について。交通量の時間変動は予測が難しい面があるので、ビデオ撮影などによって調査が安価に実施できるのであれば、できる限り多くの時間で調査を実施するほうがよい。

【小林委員】 国の推計と合わない点については、推計データ等を精査して原因を探る努力を国に求めるべき。

将来的には、個々に物流拠点を持つ時代ではなく、MaaS(Mobility as a Service), TaaS(Transportation as a Service)と呼ばれている、どこの路線が空いているかという共通の情報を持ち、航空機、電車、バスなどすべてのサービスから空いているところを安く買ってプロバイダがサービスを提供するといった方法も議論されている。また、誤配送の持ち帰り問題など、様々な議論がされている。今後、大きな変化がおこる可能性があるので、そういった長期的な視点に沿って対策を立てていくということも必要である。

以上