

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専門委員会 議 事 録

1 総量削減計画の進捗状況等について（報告）

（１）報告事項の概要

- ・浮遊粒子状物質は、追加施策がなく現状のまま推移した場合、平成 22 年度の環境基準達成率は 100%（93 局のうち 93 局が達成）と推計され、全測定局が達成する見込み
- ・二酸化窒素は、追加施策がなく現状のまま推移した場合、平成 22 年度の環境基準達成率は 97.8%（93 局のうち 91 局が達成）と推計され、未達成の測定局が 2 局発生する見込み

（２）主な意見

【堀委員】

駐車監視員による違法駐車対策により環境は改善したのか。

【事務局】

産業道路や接続する道路を違法駐車重点対策地区として取り組んでおり、対策効果は、違法駐車が全体で半減したと伺っている。池上新田公園前測定局の環境濃度の削減効果は、把握できていない。

【堀委員】

S P Mの環境基準達成状況は、平成 16、17 年度に達成だったものが、18 年度に未達成に悪化した理由は何か。

【事務局】

S P M濃度は改善してきているが、環境基準の達成・未達成は、気象条件が大きく影響する。18 年度の未達成局 10 局のうち、8 局は 2 日連続で基準値を超え未達成となっており、高濃度が続いた日は、6 月 21 日からと、7 月 14 日からに集中している。

【小林委員】

S P Mは、気温の影響なども受け、環境濃度の変化は複雑で、以前は、ディーゼル粒子などの一次粒子の影響が大きく、冬期に高濃度となっていたが、最近では、光化学反応で生成される二次粒子の影響が大きく、6～7 月の夏場が高くなっている。

【菊池委員長】

東京都や近県でも同様な状況だったのか。

【事務局】

東京都や近県も、16、17 年度は環境基準の達成状況は良く、18 年度の同時期に高濃度となり、未達成が増えている。

【飯田委員】【小林委員】

NO_x排出量が下がっているのは、新規規制対応車両の導入が影響している。触媒付きのディーゼル車はNO_x排出量が減っているが、NO_x排出量に占めるNO₂排出量は増加しており、総体でNO₂排出量が減っていないため、懸念している。

2 局地汚染対策について

(1) 議事事項の概要

対象地域：幸区遠藤町交差点測定局付近、川崎区池上新田公園前測定局付近

定義：平成 19 年度以降に対象地域の NO_x 排出量の削減に効果があると思われる追加施策。

追加施策は、単体規制、車種規制、運行規制による車両の代替や、低公害車の自然増といった、現状のままでも NO_x 排出量に削減効果が現れる施策以外で、平成 19 年度以降に、既に実施が予定されている施策や拡大等が検討されている施策、また、H19 以降新たに実施の可能性がある施策をいう。

基本的考え方

- ・ 川崎市内全域に係る追加施策
- ・ 川崎区池上新田公園前測定局付近を中心とした産業道路に係る追加施策

川崎市内全域に係る追加施策

- ・ 既に実施が予定されている施策や拡大等が検討されている施策として、今後関係機関と 2 地域への効果等を調整して、位置づける。

産業道路に係る追加施策

- ・ トラックの削減に向けた施策として、他の道路への転換、配送の効率化があり、また、走行するトラックから排出される NO_x の削減に向けた施策として 速度の向上、自動車の質の向上、運転の質の向上を検討
- ・ 検討するにあたり、関係機関等からなる部会での検討、産業道路の通過車両や出入車両を特定するための調査の実施（環境省が実施予定）、京浜臨海部の事業者への調査、かながわエコドライブ推進協議会での支援等を行う。

(2) 主な意見

【飯田委員】

産業道路の NO_x 排出量が高い原因は何か。車種構成、平均速度や交通量などの基礎データから環境濃度との関係を明確にした後、何が原因かを突き止め、対策を講じる必要がある。

【事務局】

現時点では、産業道路の NO_x 排出量が高い原因は、トラックの影響が 48.5%と大きいことしかわかっていないため、京浜臨海部への出入車両や、通過車両の影響を見極める必要がある。

環境省が、20 年度に自動車交通環境影響総合調査を予定しており、その調査を産業道路で実施していただくよう現在調整しているが、その調査で、出入車両や通過車両のナンバープレートや車検情報等を確認し、それぞれの影響等を把握した後、対策の対象事業者を特定したいと考えている。

【堀委員】

固定発生源の影響はどの程度か。

【事務局】

県の推定では、14.1%程度の寄与と想定しているが、固定発生源の排ガス対策は既に実施されており、これ以上の削減要素は少ない。産業道路を走行するトラックの影響が 48.5%と大きいことから、トラックの対策が不可欠と考えている。

【菊池委員長】

対策を実施するためには、原因を明確にする必要がある。どういった車種やトラックが京浜臨海部に入り出しているのか。

【事務局】

2 年前に京浜臨海部の事業所で、出入車両を調査したが、事業者自体が出入するトラック等の車種等は把握していない状況である。

【堀委員】

大型車は、ほとんどがETCを搭載しているため、車種情報は、法的にできるかどうかかわからないが、産業道路にゲートを作れば把握できるのではないか。

【飯田委員】

京浜臨海部へのリピーター車両など、車種・登録年月日・通過車両か出入車両か、などを調査して、その上で施策の妥当性を検討すべき。基本データを積み上げれば関係機関に要望もできる。

【菊池委員長】

通過車両か出入車両かで施策が異なるため、京浜臨海部の事業所は、大手だけでも良いので、調査を行うべきである。

【事務局】

京浜臨海部の事業者は、大小合わせて200程度であり、アンケート調査などで実態を把握したいと考えている。

【菊池委員長】

京浜臨海部の事業者に対しては、県や市の産業セクションと環境セクションがタイアップして何か行っているか。

【川崎市】

羽田口関係での検討会は実施しているが、大気環境の改善に向けた具体的な検討はない。羽田口の開設をにらみ、工場跡地に物流施設ができる例が多い。

【小林委員】

自動車による環境改善は、土地利用の問題が大きく、交通の総量を抑える必要がある。

【堀委員】

圏央道や外環道の内側には物流拠点を作れないような、法整備が必要である。その中では低公害車しか走れなくするなどが考えられる。

【飯田委員】

物流問題は、国土交通省が物流拠点の整備を怠ってきた要因も大きい。大きなビジョンなしに物流施設が増えてしまった。新長期規制以前の車両のリアルワールド・エミッションは、NO_x排出量が思いのほか高いため、車両代替を待つ間は、交通流対策や発生抑制などの施策を進めるしかない。

【事務局】

国が自動車NO_x・PM法を改正する際に、荷主の義務化を規定するよう要請したが、実現しなかった。

【長沢委員】

京浜臨海部から産業道路に出るところで、トラックの検問を実施したらどうか。検問が嫌で他の道路を通るようになり、交通量は減ると思われる。

【事務局】

産業道路は、京浜臨海部への出入車両の道路である。出入車両は他の道路へ転換できないが、通過車両については、高速道路や国道15号、国道1号などへの誘導は考えられる。

3 重点対策地区の指定について

(1) 議事事項の概要

改正自動車NO_x・PM法に基づくNO_x重点対策地区の指定

- ・ 対策地域外から流入する車両の環境影響や、指定によるNO_x削減効果等を検証した上で、重点対策地区の指定の判断を行う。

(2) 主な意見

【小林委員】

NO_xは11月に濃度が高くなるなどの波がある。また、工業地帯であることから高濃度にさらされる人も少なく、重点対策地区の指定は、高濃度に曝露される人口や費用対効果を考えるべき。

【菊池委員長】

京浜臨海部の事業所の物流担当者の意識の向上が重要である。県が実施しているグリーン配送を、こうした臨海部荷主企業に対しても協力要請したら良いと思う。

【飯田委員】

エコドライブは、直接的・間接的に効果がある。まだ多くの事業者に行き渡っていない。環境意識の高い事業者で、出入り業者にエコドライブの要請を行うなど、リーダーシップを取っているところもあるので、こうした事業者を中心に是非とも進めて欲しい。

【飯田委員】

排ガス対策とCO₂対策を両輪で進めるべきである。新長期規制の車両への代替で排ガス対策に力を入れて、その先は、CO₂を視点に入れて施策を進めていただきたい。

【長沢委員】

重点対策地区は、指定した方が良いと思う。

【菊池委員長】

県としての、重点対策地区指定の考え方は。

【事務局】

対策地域外から流入する車両の環境影響や、指定によるNO_x削減効果等を検証した上で、重点対策地区の指定の判断を行う。

【菊池委員長】

その考え方が良いと思う。

【事務局】

産業道路の通過車両や出入車両の状況や、京浜臨海部の荷主企業の状況を把握した後、重点対策地区に指定するかどうか、改めてご意見を伺いたい。県としては、自動車からのNO_x・PM対策は、継続し実施し、また、CO₂対策も両輪で進めていきたい。

【菊池委員長】

ナンバープレート調査による車両の流れや所有者の特定や、京浜臨海部の事業者へのアンケート調査などで実態を把握し、対策効果を見極めていく必要があり、県が想定している調査等を実施していただきたい。最近、CO₂といった地球全体の問題に関心は高いが、地域的な環境問題として京浜臨海部の事業者に対して、大気環境の状況などはPRしていくべきである。また、荷主企業へのアプローチは、効果が大きいため是非とも進めていただきたい。

【大聖委員】(欠席したが、事前に意見をいただき、菊池委員長が紹介)

シミュレーションの結果などから、産業道路沿道の対策が必要であることが理解できるので、追加施策を進めていただきたい。

また、臨海部の荷主に対してアプローチすることは効果的である。その際には、車両の質は低公害車を要請しても車がなく、逆にNO_x・PM法適合車ではレベルが低いため、「なるべく排ガス性能のよい最新規制適合車」のように誘導すべきである。

ロードプライシングについても、効果を見極めて検討していただきたい。

池上が高濃度になったとき、道路掲示板で迂回を促しているが、掲示板を増やしたり、設置場所を検討するなど、また、高濃度情報を事業者以案内することなどにより、集中した交通を分散するピークカットができないか検討いただきたい。