

# 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、環境基準達成率は100%であり、全測定局が達成した。
- ・二酸化窒素は、環境基準達成率は97.8%であり、川崎市池上新田公園前と幸区遠藤町交差点の2局が未達成だった。

### （２）主な意見

#### 【堀委員】

環境基準の達成状況について、SPMは平成17年度に全局達成し、平成18年度には10局が達成しておらず、また平成19年度は全て達成したというのは、気象状況が影響しているのか。

#### 【事務局】

平成18年度は環境基準を2日以上連続して超えたことにより未達成となった局が多かった。年平均値等は着実に下がってきていることから、気象条件が影響していると思われる。

#### 【菊池委員】

SPMは100%達成である、なぜNO<sub>2</sub>は環境基準を達成できないのか。また、不景気による影響で交通量はどうなっているか。

#### 【事務局】

SPMは1都3県のディーゼル規制などの効果により減少した。しかし、NO<sub>2</sub>はNO<sub>x</sub>排出量が減ってきているのに環境基準超過日数が7～8日の局が何局もあり、今年高津区二子測定局が速報値では既に8日超過しており環境基準を達成しない状況にある。

池上と遠藤町については、NO<sub>2</sub>年平均値の推移をみると、遠藤町は減っているが池上は横ばい。NO<sub>2</sub>環境基準超過日数をみると、遠藤町は減っているが池上は増えている。池上は、触媒装置が着いている大型車が多いため、排ガスのNO<sub>x</sub>に占めるNO<sub>2</sub>の割合が高くなっているからではないか。

また、交通量は、平成17年の交通センサスに比べて今回の交通量は減っていない。

#### 【堀委員】

NO<sub>2</sub>の方が達成できると思っていた。PM低減装置は普及したが、NO<sub>x</sub>低減装置はなかなか普及しない。

#### 【飯田委員】

PMは全国的に見ても、平成23年までに毎年10%の比率で減るものと予想される。ただし、一定の速度で走れば総量は減るが、局地的には、一旦止まって発進する加速時に大量に排出するので、交差点付近に排出が集中する（ホットスポット）傾向がある。NO<sub>x</sub>は、新長期およびポスト新長期の車両に置き換わることで大幅に低減すると予測され、平成32年頃には現在の1/4の排出量になると見込める。しかし、経済活動が落ち込むと走行量は減ると思うが、反対に新車への代替が進まない。これから1～2年については、排出量は減りにくい経済環境にあらうから、資料の予想図どおりであると思う。車を買って替えるが進まないとする、個々のドライバーに省エネ・エコ運転を心がけていただき、排出量を減らす方が効果的といえる。

## 2 局地汚染対策について

### (1) 議事事項の概要

①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

②対策の主体と種類

主体は、①使用者、②荷主、③道路管理者、④警察

種類は、①低公害車への代替、②エコドライブの実施、③速度の向上、④他の道路への転換、

⑤公共交通機関の利用等

④池上の局地汚染対策

- ・ 産業道路を走行する車両の84%が京浜臨海部に入出入りするため、京浜臨海部の使用者及び荷主としての事業者の取組を促進するための施策が重要。
- ・ 施策例は、「県によるNO<sub>x</sub>削減ガイドラインに基づく京浜臨海部事業者との協定」、「県による重点対策地区の指定に基づく事業者のNO<sub>x</sub>削減計画策定と実績報告に関する指導」、「川崎市による環境に配慮した運搬制度」など。
- ・ 各施策を実施した場合、平成22年度に環境基準を達成することは困難。

⑤遠藤町の局地汚染対策

- ・ 県内から首都圏間の通過車両が多いと想定され、使用者及び荷主としての事業者が首都圏全体に等に広範囲に分布するため、県内の事業者への取組を促進するための施策が重要。
- ・ 施策例は、「川崎市による環境に配慮した運搬制度」など。
- ・ 各施策を実施した場合、平成22年度に環境基準を達成することは困難。

### (2) 主な意見

#### ア 池上について

##### 【磯野委員】

京浜臨海部の事業所調査では、低公害車代替やエコドライブ実施の対策がとれない理由は調査したのか。

##### 【事務局】

低公害車導入率は県内平均よりやや低い。大型車が多いためと思われる。

エコドライブを実施していると言う人は多いが、燃費目標を設定するなど、きちんと事業者で実施している所は少ない。これも県内平均よりやや低い。

速度の向上の分散は、調査結果からも搬入の時間帯が集中していることから、なかなか難しいと考えている。

他の道路への転換は、無料なら高速道路を使うので、効果は大きいと思う。

公共交通機関の利用は、単純にバス便が増えても難しいと思う。バス停から事業所まで遠いことや事業所内の移動のためにマイカーを利用している実態もある。

##### 【磯野委員】【飯田委員】

川崎市や横浜市でもバスの乗車率は減っている。

##### 【飯田委員】

対策を実施しても環境基準を達成しないのならばどうするのか。補助金などか。

##### 【事務局】

京浜臨海部事業者との協定を考えている。エコドライブは燃費目標を立てて取り組んだりすると30%も改善した例がある。しかし、会社として取組むまでに時間がかかる。そこで協定という仕組みがあると考えている。

道路の転換は料金に左右されるが、エコドライブは景気が悪くなっているので意識が出てきている。

かながわエコドライブ推進協議会では、運行管理者への講習や燃費の診断サービスなどの支援を行っている。このような仕組みを協定の中に入れていこうと考えている。

**【磯野委員】**

産業道路は車両通行制限にしてはどうか。

**【事務局】**

臨海部には湾岸線と繋がっていないため、産業道路を使わざるを得ない地域がある。東扇島水江町線の延伸などの計画はあるのだが、湾岸線と繋がる臨海部内の道路が少ない状況である。

**【磯野委員】**

高速道路のインターチェンジを増やせばよいのではないかな？

**【事務局】**

通過車両はそれで解決するが、出入り車両はそうはいかない。

**【磯野委員】**

エコドライブにそれほど改善効果を期待できるのか。

**【菊池委員】**

他にもっと違う対策があるのではないかな。やり易いことだけを対策に挙げていると感じる。関係団体に働きかけて、共同配送などの輸送の取組はできないか。今回の調査で出入り車両が84%とわかったのだから今後の対策のアプローチがし易くなったと思う。川崎市の環境に配慮した運搬制度もよいことである。

**【事務局】**

事業所ヒアリングによると、倉庫業は効率よく配送しているようだが、製造業の荷主は荷の動きは分っていても、どんな車で配送されているかは知らないことが多い。

**【菊池委員】**

輸配送の効率化によって輸送そのものを減らす必要があるのではないかな。

**【飯田委員】**

臨海部は経済の中心で、以前から出入りの車が問題といわれていた。輸送の効率化はよいことだから、自治体はこぞって計画に入れているが、実際は何もできないという状態である。車を止めないで通過してくれれば排出がおさえられるので、交差点の立体交差化など効果的である。共同配送については、今回のNO<sub>x</sub>削減効果の根拠を積み上げて、組合などに要求するべきである。当面は、エコドライブに頼ることが現実的であり、早急に実施できることだ。運転手の協力を得て現場でできることをやって欲しい。また、ここは環境基準が達成しない大変な地域とわかることを表示する、看板だけではだめで、道路を50mくらい真っ赤に塗るなど、警察や協議会に働きかける。道路への施策が大事なのではなく、何か働きかけることが必要であり、毎年1つ1つでも具体的にだれかが何かをやる必要がある。ポスト新長期規制により、平成32年頃まで待てば大気環境は良くなるが、重点対策地区の指定は効果がなくても実施すれば、関係機関に協力をもちかけるきっかけにすることができる。

**【堀委員】【磯野委員】**

局地汚染対策には物理的に制御しないと。エコドライブの実施など精神論では難しいのではないかな。

**【磯野委員】**

今のドライバーの現状ではエコドライブ実施は難しい。

**【事務局】**

池上は産業道路と平行して上部に高速道路横羽線があるので、産業道路自体を変える交差点の立体交差化などは難しい。

**【堀委員】**

東京の大原の二の舞になるのでやめた方がいい。

**【事務局】**

産業道路と平行して走る道路である殿町夜光線が途中まで完成している。その道路が延伸されれば交通量が分散される。

**【堀委員】**

横羽線を走る車も影響しているのではないか。

**【事務局】**

横羽線を走る車の影響もあるが、拡散してしまうのでそれほど地上に影響を与えていない。

**【磯野委員】**

臨海部全体の環境が悪いのでは、分散してもしょうがないのではないか。

**【事務局】**

粗い推計であるが、現在産業道路を走行する台数の5割が減れば、環境基準は達成すると思われる。

**【菊池委員】**

色々やってみないといけない。交差点にアイドリングストップの表示などするのはどうか。

**【川崎市】**

川崎市では10～12月にアイドリングストップキャンペーンを実施し、池上の交差点でアイドリングストップの表示板を設置、プラカードによる呼びかけも行った。

**【事務局】**

産業道路は渋滞しているわけではない。今回の調査でも大型車が6割と多いことがかなり影響している。

**【堀委員】**

出口で道を絞ると、ドライバーはゆっくり加速することを考えるので、信号制御とうまくミックスさせてやるといいのではないか。

**【事務局】**

産業道路の信号制御は既の実施しているので、これ以上は難しいと思われる。

**【菊池委員】**

交通対策と輸送の効率化が必要ではないか。

## イ 池上の重点対策地区の指定について

**【菊池委員】**

重点対策地区の指定によるNOx削減効果はほとんどないようだ。

**【飯田委員】**

NOx・PM法での効果はない。お金も権限も与えない制度だ。

**【磯野委員】**

エコドライブ実施や重点対策地区の指定で環境基準を達成するのか。

**【事務局】**

どちらも実施した場合でも平成22年度には達成しない。しかし全く効果がないわけではない。

重点対策地区の指定は、周辺地域の事業者2%に、そのうち30台以上使用かつ300回以上走行する事業者だが、計画を出させることができる。また、直接指導には行けないが、届け出によるやり取りはできる。やれることはやるべきと考えている。

**【磯野委員】**

臨海部を活性化したい、集積したいならば、東京から車がくるのは当たり前であり、都市開発から考え、モーダルシフト等全体で検討する必要がある。新規立地の事業所に対する届出義務だけでもやれるなら指定したほうがよい。臨海部全体を広く指定する考えを示したらよい。実務上は、環境省との協議のなかで、指定の範囲をせばめることはやむを得ない。

**【飯田委員】**

進んでいる宅急便事業者でも、海運利用のシステムは遅れている。

**【川崎市】**

東扇島・水江町線の整備について、国土交通省の概要予算請求が通った。梶橋水江町線と繋がり、池上の交差点の交通量が増える。重点対策地区の指定により、NO<sub>2</sub>の環境基準達成にはさらなる対策が必要な地区であるという共通認識を持ってもらいたい。それを持って国などに働きかけていきたい。

**【菊池委員】**

重点対策地区に指定すれば川崎市は動き易いということか。モーダルシフトや共同輸配送がし易くなるかもしれない。他に指定する自治体もないようだし、日本を代表して川崎市でやったらいい。

**【磯野委員】**

先導するのはいいことだ。ないよりやったほうがいい。できるだけ広い地域を指定する方向がよい。

**【事務局】**

臨海部事業所に対する取組には、協定や川崎の運搬制度がある。指定することでできるのは新規立地の事業所に対する届出義務だけである。広く指定することに反対する人々にきちんと説明できる理由がないといけない。

**【菊池委員】**

今回の調査ではっきりしたのだから、指定してもよいのではないか。

**【菊池委員】**

環境部門だけ、産業部門だけでは、この問題は解決しないので、連携が必要である。

**【磯野委員】**

指定できない部分は、県は横だしの条例でカバーすればいい。すぐできる指定はやったらいい。国や東京都を動かす仕組みを作らないと。エコドライブだけではだめだと思う。

**【事務局】**

自動車使用管理計画でも運送業者の提出率は3割程度に留まるのが現実。法や条例で規定しても事業者全てに浸透させるのは大変である。燃費やCO<sub>2</sub>削減効果など、事業者メリットを出しながらやる必要がある。現実的にすぐできることとして、協定や運搬制度などいろいろアプローチがある。

**ウ 遠藤町について****【堀委員】**

転換できる他の道路はないのか。

**【事務局】**

国道15号や246号など並行する道路はあるが、それらの道路の交通量が多くなってしまい、濃度分布が移動するだけである。

**【菊池委員】**

停止線位置の変更は効果が出るのではないか。変わったことをやらないといけない。

**【磯野委員】**

全体の環境のことを考えるならば、交差点近傍に人が住まないようにすること。他の交差点でも停止線位置の変更をしないと本当の解決にならない。

**【飯田委員】**

車は止まってから加速するとき多くのNO<sub>x</sub>を出す。そのため、車が走っている場所にいる人に影響が出る。総量は変わらなくても、その場所にいる人のために分散の対策をしないとけない。

**【菊池委員】**

遠藤町の局地汚染対策は、漠然としたものではなく、特別にやらないと。例えば鉄道なら、その部分だけ防音壁をつくるように。

**【堀委員】**

右折禁止にしてはどうか。

**【事務局】**

遠藤町は臨海部とは違って、事業者というより通過車両やマイカー対策が必要である。

**【小林委員意見紹介】**

国立環境研究所でもエコドライブの効果について研究しており、CO<sub>2</sub>と汚染物質（NO<sub>x</sub>、PM）の同時低減が可能ですが、問題は、エコ運転の実施率を上げることです。

これには、燃費の改善率を定量的にドライバーに示してあげることが大切で、燃料消費量を表示するエコドライブ支援装置の採用が効果的だと思います。瞬時に表示しなくとも、事業者が運転者毎に燃費の管理をすることでも、定量的な評価が可能だと思います。

**3 まとめ**

**【菊池委員】**

重点対策地区の指定は、川崎市をモデルに何かできるのではないか。各委員から色々と意見が出て、考えにギャップこそあるが、意見を汲んで検討を進めて欲しい。