

議 事 録

平成23年5月13日 10～12時

かながわ県民センター 2階 特別会議室

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

- ・平成21年度の窒素酸化物（NO_x）の排出量は11,300t、粒子状物質（PM）の排出量は440tだった。PMについてはH19年度以降、目標達成を継続している。
- ・二酸化窒素（NO₂）の環境基準達成率は95.7%で、川崎市幸区遠藤町、同市川崎区池上新田公園前、同市高津区二子、相模原市淵野辺十字路の4局が非達成だった。
- ・浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成率は100%だった。平成19年度から全局達成を継続している。

（2） 主な意見

【長沢委員】

総量削減計画の目標で、NO₂は「環境基準達成率を100%とします」となっており、SPMは「環境基準達成率を100%となるように努めます」となっているが、結果は逆だった。どちらも100%としますと言い切ったほうがよい。

【平井委員】

SPMは黄砂の影響もあるため、県だけでは対応できないところもある。

【事務局】

SPMは変動が大きいので、そういう表現になっている。次期計画では「努める」という表現はしない。

2. 局地汚染対策について（報告）

（1） 報告事項の概要

- ・対象地域は川崎市川崎区池上新田公園前（池上）と川崎市幸区遠藤町（遠藤町）
- ・池上の対策として、NO2情報システムによる情報メール配信、それと連動したラジオ放送、道路情報板による迂回情報表示、臨海部の事業者に対する取組要請、エコ運搬制度（川崎市）等を実施した。
- ・遠藤町の対策として、交通流対策の検討、エコ運搬制度（川崎市）等を実施した。

（2） 主な意見

【根本委員】

NO2情報システムは非常に興味深い。昨年度に情報発信した30日中、11日は日平均値が環境基準を超過しなかったが、このシステムによる効果であるかを計算できるか？

【事務局】

現時点では、NO2情報システムによる効果は把握できない。

【根本委員】

1時間値が4回超過したら情報を発信するとのことだが、3回だったら発信回数がどうなるのか？どのように検討したものか？

【事務局】

超過回数が少ないうちに情報を発信する方が、早期に対策を取れるが、一方で誤りの確率も増加する。そこを比較検討した結果、4回という設定になっている。また高濃度の判断基準についても、同様の検討を行っている。

【長沢委員】

対策の効果把握できない施策はやるべきでない。強制力の無い施策には限界があるし、事実として環境基準を超過しているのだから、効果は無いのではないか。本気でやるなら通行止めにするべき。

【事務局】

次期総量削減計画策定についての説明のなかで、NO2情報システムの発展性について説明したい。例えば、NO2の高濃度時のみ高速道路の料金を割り引き、産業道路から交通量を誘導できないかを考えている。

【飯田委員長】

様々な対策を実施するにあたって、NOxの削減量を定量的に示す必要がある。例えば渋滞している交差点で停止している車両だけでも、集中的にアイドリングストップを実施させると、ポスト新長期以前の車両では相当排出量が削減されることが定量的に分かる。何をやれば何トン削減されるという数値を出すことが重要。

【事務局】

今年度、総量削減計画の取組をまとめるので、その中でできる限り効果を具体的な数字で示す。また次期総量削減計画では、計画策定の中で具体的な効果を視野に入れて策定に望む。

【小林委員】

NO2はオゾン（O3）によっても生成するので、NOx排出量だけ下げてもNO2濃度が下がらない可能性がある。検証したほうが良い。

【大気水質課】

自動車排ガス対策などにより、道路沿道の一酸化窒素（NO）濃度が下がっており、日没後もO3濃度が下がらない状況がある。また夜間に相模湾に汚染された空気が移動し、昼間は陸に戻ってきて光化学スモッグが発生するなど、関東圏など広域での対策が必要であると考えている。

【小林委員】

車に酸化触媒が付いたため、最近ではNO2の割合が増えている。春先には車から排出されたNOとオゾンが反応してNO2ができる。季節によっても場所によっても状況が変わるので、実状にあった対策をうつ必要がある。

【小林委員】

測定局の数値に依存しすぎているのではないか。付近に住む人の健康が守られていれば、例えばその測定場所が悪いという議論もしていくべきではないか。

【事務局】

環境省から、次期総量削減計画の策定における目標設定について提案があったところである。次で説明する。

3. 次期総量削減計画の策定について（議事）

（1）議事事項の概要

- ・基本方針の見直しを受け、平成32年度までに大気環境基準の確保を目標とする、次期総量削減計画の策定に向け検討を行う。
- ・目標達成に必要なNOx及びPMの排出量の算定にあたり、測定局に加え、幹線道路の道路沿道における濃度を予測するシミュレーションを環境省が実施中。
- ・次期総量削減計画には、前総量削減計画に基づく「県全体にわたる施策」を拡充・強化するとともに、局地汚染対策の具体的な対策を盛り込み、次のような新たな施策を中心に、検討・調整を進めていく。
 - ①県全体にわたる施策：
一般ドライバーへのエコドライブ推進、荷主・荷受人から運送事業者等への要請、地方公共団体における低公害車の導入及び運送事業者等への要請 等
 - ②局地汚染対策：
ITSを活用したNO2情報システムの強化（濃度予測機能の強化、カーナビによる情報提供、環境ロードプライシング等） 等
 - ③対策効果を高めるための施策：
地域の実情に応じた関係機関との連携体制構築 等
- ・重点対策地区の指定について、基本方針の変更を受け、再度検討する。

（2）主な意見

【根本委員】

N02濃度予測システムと連動した環境ロードプライシングの紹介があったが、この取り組みは非常に面白い。首都高速道路（株）も対距離課金の導入を進めたいので、乗ってくるのではないかな。ぜひ進めて、効果の測定をちゃんとやっていただきたい。

【飯田委員長】

局地汚染対策は結局、道路インフラ・交通量・車両のどれかの対策となる。環境省のシミュレーションでは、それぞれについてシナリオを設定して、具体的な効果を予測しないとイケない。渋滞でのアイドリング時におけるNOx排出量をシミュレーションできるか。

【事務局】

環境省が行う4号総量シミュレーションでは、主に単体規制による車両の代替による効果を算定した予測を行う。その結果を受け、県ではロードプライシング等の局地汚染対策による効果を算定するためのシミュレーションを実施する予定である。技術的な面もあるが、ご意見を踏まえた内容にできるよう検討する。

【長沢委員】

排出量ベースでは乗用車の寄与が小さいというデータが出ているので、一般ドライバーへのエコドライブ推進は効果が小さいのではないかな。ロードプライシングと言っているが、なぜ産業道路に課金しないのか。やはり産業道路を交通規制すべき。

【根本委員】

ロードプライシングについては、高くするだけでなく安くする方法もある。料金差があれば良い。本来は汚染者負担で課金するのが道理だが、どういう方法で課金するのか、トラック業界など納得させられるのかというところで、安くするしか出来なかったという経緯がある。また高速道路ならETCで割引できるが、産業道路については料金所も無く、技術的に難しい。

【飯田委員長】

環境省も重点対策地区の指定制度を作ったが、自治体にツールなり権限なりをあげないものだから、無理な話である。

【小林委員】 地域の事業者と協定を結んで、NO2の高濃度情報を発信した際に取組んだかどうかを報告させるなど、効果を把握できるようにするべき。池上の臨海部の荷主と荷受人は把握できているわ

けだから、コストをかけずに実施できる。

【小林委員】

環境省に言うべきことだが、ディーゼル車の排ガス処理装置が徐々に劣化してくる。そのことを考慮して排出量を管理しないといけない。ガソリン車も劣化する。

【根本委員】

GPSの値段が安くなってきている。この地域の事業者につけさせ、NO2高濃度時に、要請に基づき迂回しているかどうか把握できるようにしてはどうか。

【小林委員】

エコドライブの支援装置を付けている事業者も多いので、そういうものも活用できる。

【平井委員】

NOxを増やす主要因は交差点の信号停止・発進にある。ただ、信号のタイミングが分かれば、止まらずに走ることが出来る。ヨーロッパでは、信号が何秒後になるというのを表示している。交通流の改善を検討するにあたっては、警察との連携が重要である。

【小林委員】

池上は右折車両が多いので、信号に止まらずに走るとはなかなか難しいのでは。

以上