

平成24年9月10日（月）10:00～12:00

県庁新庁舎5階 新庁応接

## 1 報告事項

### (1) 報告事項の概要

#### ○ 前計画に基づく施策実施結果報告について

平成15年度に策定した総量削減計画に基づき、施策を行った結果、平成22年度における二酸化窒素の環境基準達成局率は96.7%、浮遊粒子状物質の環境基準達成局率は98.9%となり、それぞれ100%とするという目標は達成できなかった。ただし、排出量としては、窒素酸化物が10,300t、粒子状物質が380tとなり、目標量を達成した。

#### ○ 総量削減基本方針の変更について

国の総量削減基本方針が変更され、平成32年度を目標年度、平成27年度を中間目標年度とする総量削減計画を策定することとなった。

#### ○ 環境省による大気環境シミュレーションの結果について

環境省が平成27年度及び平成32年度における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の濃度の予測を行った結果、平成27年度において、二酸化窒素については県内で1局（池上新田公園前測定局）が非達成、浮遊粒子状物質については県内全局で達成と予測された。

また、平成32年度においては、測定局のほかに県内全域の交差点近傍において濃度予測を行った結果、測定局では二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに県内全局で達成するが、交差点近傍の20箇所において、二酸化窒素の環境基準が達成できないと予測された。

#### ○ 交差点近傍等における大気汚染状況調査の実施について

環境省による大気環境シミュレーションの結果、平成32年度の交差点近傍等20箇所において二酸化窒素の環境基準が達成できないと予測されたが、本シミュレーションは実測データによる精度検証が十分でないことから、簡易測定による汚染実態の把握を行い、平成27年度（中間目標年度）において追加施策の必要性を検討する。

### (2) 主な意見

#### 【長沢委員】

129号線のH32年度の予測結果に圏央道の開通が加味されていない件については、今回のシミュレーション結果で元になった数字を使って、交通量がどのくらい減るかについて、簡単な推測をし、その上で、目標を達成できる見通しが立つか立たないかをはっきりさせてはどうか。

#### 【飯田委員】

簡易測定を行う際に、圏央道の開通前後でどのくらいNOxが減ったかを比較することが重要。それによって、今後、この種の道路ができたときにこのくらい効果がある、ということを実証できる。交通量の調査とあわせて行うとよい。

## 2 議事事項①：目標量の算定について

### (1) 議事事項の概要

- 環境省によるシミュレーションの結果、現行施策の継続による削減効果を加味した上で予測される将来の排出量は、NO<sub>x</sub>が平成27年度で14,549t、平成32年度で10,850t、PMが平成27年度で760.2t、平成32年度で649.6tである。
- 予測される環境基準達成状況は、二酸化窒素は平成27年度には池上新田公園前測定局で非達成となり、平成32年度には全局で達成するが、交差点近傍20箇所非達成。浮遊粒子状物質は平成27年度、平成32年度の測定局及び交差点近傍のすべてで達成。
- 平成27年度の池上新田公園前測定局における二酸化窒素の環境基準達成のための削減量は、同測定局が排出ガスを測定している「東京大師横浜線」における自動車排出窒素酸化物の量（H27年度：164トン/年）の14%（23トン/年）と推計される。

### (2) 主な意見

#### 【長沢委員】

環境省はH27年度にこれだけ減ると見込んでいる、それでも達成できない。排出量の内訳を見ると、工場は全く減っておらず、その分を自動車で減らせというのは、工場を優遇して自動車を目の敵にしているように見える。

現在より2割減るという予測に加えて、14%減らすというのは大変なことだ。

#### 【飯田委員】

自動車からの排出量を減らしてきた結果、自動車以外の発生源によるものが相対的に大きくなっているというのが長期的には大事な視点だ。H27、H32年度の建設機械の割合が相対的に大きくなっているが、対策が技術的に難しい。これらがどこで使われるかをにらんでおかないといけない。

#### 【平井委員】

H27の池上新田の環境基準達成のために、総量をさらに14%減らすということだが、それだけではなく、ピークを減らして高濃度を出さない対策というのも考えるべきではないか。

#### 【事務局】

1年を通しての排出量の削減も目標としては置くが、本来の目標は環境基準達成ということなので、最も高濃度になる時期、日を減らすための施策も盛り込んでいる。

#### 【根本委員】

費用対効果で考える必要がある。環境基準達成という目的からすれば、総量を減らすよりも空間的・時間的にピークをずらしてなだらかにすることで達成する方が、費用対効果が高い。

#### 【小林委員】

要因を考えるべき。NO<sub>2</sub>が高濃度になるのは昔は初冬季だったが、最近では春先のオゾンが高くなっている時期にも減らないなど季節によっても違うので、もう少し細かく見て、効果の高い対策をすることが必要。

自動車NO<sub>x</sub>の将来に対する削減予測の一番大きな要因は、ポスト新長期規制の車への代替だが、これは後処理装置が劣化する恐れがあるため、メンテナンスなどを考慮に入れた対策や計画が必要。

## 【飯田委員】

空間的に分散できるか、時間的に分散できるか。空間的という話では圏央道の効果もあるだろう。池上新田については、立体交差のしようもなく空間的な分散のしようがない場所。そのなかで、年間ベース、24時間ベースのスイング、その日の気象条件との絡みで、時間単位などで迂回などしてもらえるようにできないか、ご検討いただきたい。

(ポスト新長期は) 出てきた排出ガスに尿素水を入れて、中和・還元することで劇的に減る仕組みだが、この触媒が壊れたり、ノズルが詰まったりすると規制値が低いために100倍くらいの排出量になってしまう車である。実は、環境省の中央環境審議会でも触媒がすぐ劣化してしまうのではないかとということが問題になっている。

最終的にはOBD(車載式の故障診断)というそれらをチェックさせるシステムまで付けることになるが、まだ、各社の本当の実績ができてこないとOBDを付けるところまではいかない。次の規制の中でOBDのことが議論されることになる。それまでの数年は、国、県レベルでウォッチしていく必要がある。

### 3 議事事項②：計画骨子素案について

#### (1) 議事の概要

「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(骨子素案)」に基づき、現状の窒素酸化物及び粒子状物質の排出量の発生源別の内訳等について説明するとともに、「目標達成の方途」について、それぞれの施策の説明を行った。

#### ○ 主な施策

- ・ 自動車単体制制の強化等、車種規制の実施、運行規制等の実施
- ・ 低公害車の普及促進
- ・ エコドライブの普及推進
- ・ 自動車交通需要の調整・低減、交通流対策の推進
- ・ 局地汚染対策の推進(エコ運搬の実施、二酸化窒素に係る高濃度情報の提供、環境ロードプライシング等による高速道路の活用促進等)

#### (2) 主な意見

##### 【長沢委員】

以前から言っているが、乗用車のNOx排出量の寄与率は低く、精神論としてマイカーに対する施策を記載するのはやむをえないが、そこにお金を使うのはもったいない話だ。

また、ピーク時(日)の対策にかかわるものがほとんど入っていない。環境ロードプライシングは現状で行っているとしても、ピーク時に限った高速料金の値下げや産業道路の通行規制などは行わないのか。

抜本的な対策も必要ではないか。企業がCO<sub>2</sub>を減らすために、モーダルシフトの動きもかなり活発化しているので、それを推進するような補助金などの仕組みを入れた方がよい。

さらにドラスティックにやるならば、減反政策のように、トラックを減らしたら補助金を出す、表彰するなどにより、保有台数を減らすことを考えては。

##### 【飯田委員】

この地域の自動車の排出量は出ているが、工場・建設機械の寄与率などは出せるか。今

まで自動車が必要な原因だったものが、現在もそのとおりなのか、検証が必要。自動車NOx・PM法は今後も必要だが、対策としては、H32年を想定すると自動車以外のものとの絡みも考えることも避けて通れない。

**【長沢委員】**

総量でシミュレーションして減ると出ているのに、さらに総量で減らすのが中心となっている。それは、費用対効果も難しいし、本当に効果が出るのかも疑わしい。ピーク時対策や池上新田に固有の対策に繋がることの観点が落ちているのではないか。

**【根本委員】**

5年間の時限付きで、仮設の歩道橋を作ったらどうか。三つ横断歩道を減らしたら車速が上がるのでは。全体から見れば安くできる。

**【小林委員】**

対策はいろいろ書かれているが、この中で本当に効果があるのはいくつかなので、効果の評価をきちんとして、重点的にやる必要がある。

現在、環境基準未達の地点の問題は、都市計画の問題でもある。長期的に見通しが無いまま、短期的な対策を積み重ねても問題は残る。

**【平井委員】**

ピーク対策が必要だが、その日、濃度が高いと分かっても対策は取れない。ピークの予測が何日か前に分かれば、車線規制で池上新田に入る車を抑制するとか、周辺の駐車車両の対策を重点的にするとか、ある程度時間があれば対策のしようがある。何年前かに、風速、気温、湿度などの気象条件を入れると簡単な重回帰式で予測濃度が求められるものを作った。それと気象予報を組み合わせれば予測できるので、そのようなツールを持った上で対策することが必要なのでは。

**【事務局】**

現在の高濃度情報は、実測データを使用しているため、当日情報である。できればそれを少しでも早い時間、前日、あるいは何日か前に出せれば、お願いベースであっても、事業者にとって取り組みやすい高濃度情報になるので、そのための手法の開発を考えている。

**【飯田委員】**

いろいろな意見が出たが、歩道橋を作るというのは、費用対効果が高い。

また、一年のうちピークの出やすい日を割り出し、発生率の高い日の属する週や月に、春の交通安全キャンペーンのように、集中して地区の駐車を取り締まるなど強化週間や強化月間を設けると、周辺事業者の意識も高まるのではないか。その日に急にだめと言われても対応できない。

**【長沢委員】**

実験レベルだが、雨を降らせるのはどうか。濃度が下がるし、水浸しだとドライバーが嫌がって、避けて通ようになる。