

平成 23 年度第 4 回
三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会幹事会 議事録

●日時：平成 24 年 3 月 22 日（木） 13:30～15:00

●場所：三重県 JA 健保会館 3 階 大研修室

●配布資料

資料 1 前回幹事会のご意見に対する事務局の考え方について

資料 2 三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画（中間案）（案）

資料 2－2 流入車への対応等に係る窒素酸化物排出量及び濃度推計結果について

資料 2－3 三重県自動車排出 NOx・PM 総量削減計画の中間案の構成

参考資料 1 対策効果の比較について

参考資料 2 次期総量削減計画策定のスケジュール

参考資料 3 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画にかかる各機関の具体的な取組み（平成 15 年度～平成 22 年度）

参考資料 4 「平成 32 年度までに大気環境基準を確保するための大気汚染シミュレーション手法及びその結果について」

（中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会（第 5 回）資料）

平成 23 年度第 3 回三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会幹事会 議事録

平成 23 年度第 4 回三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会幹事会資料 主な変更箇所等一覧

(渥美室長)

それでは、定刻となりましたので、ただいまから三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会第4回幹事会を開催させていただきます。司会のほうは、私、三重県環境森林部地球温暖化対策室の渥美が担当させていただきます。どうかよろしくお願いいたします。

本日の会議でございますが、前回同様、公開とさせていただきます。今回の議事要旨、議事録につきましては、幹事の皆様のご了承を得た後、ホームページにて公開させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それから、幹事の異動につきまして一点ございます。幹事の異動がございました。国土交通省中部地方整備局道路部計画調整課長様におかれましては、本日は代理で服部課長補佐様にご出席いただいておりますが、前任の梅村様にかわりまして牛居様が就任されましたので、ご報告をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、前回の幹事会に引き続き、岡本幹事のほうに議長をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(岡本議長)

それでは、第4回幹事会をはじめたいと思います。事項書に沿いまして進行させていただきます。

まず、一つ目ですが、前回幹事会のご意見に対する事務局の考え方について、資料1ということで、これは前回の幹事会で宿題となっております窒素酸化物の排出量の推計につきまして、車両の保有台数の減少見込みを反映されているのか、あるいは、自動車排出量算出において、平成22年度のセンサスの路線別交通量、全国の伸び率を乗じて算出していることについて、前回疑義が生じております。それについて、事務局のほうから説明をお願いいたします。

(事務局 三浪)

前回の幹事会で頂いたご意見につきましては、2月8日付けの事務連絡で各幹事様宛に回答を送らせていただいております。その内容と全く同じことがこちらの資料1に書かれているのですが、説明いたします。

一番上の質問・意見についてですが、第3回幹事会の資料1に「窒素酸化物の将来推計について、基となる走行量の将来推計に車両の保有台数の減少見込みは反映されているのか。車両の保有台数の基礎データとしては、国土交通省運輸支局等の市町村別、車種別の保有台数の推移をみれば将来推計値が算出できるのではないか。」というご質問をいただきました。事務局のほうの考え方なのですが、まず一つ目としまして、車両の保有台数の減少見込みの反映についてということで、今回の自動車NOx・PM総量削減計画の排出量算定に当たっては、国で実施していました「総量削減計画に係る自動車排出量等算定及び評価方法検討会」というのがございまして、こちらで示された方法に基本的に基づいて実施しておりました。それで、自動車NOx・PM対策地域のある他都府県、三重県を入れて全部で八都府県ございますが、この方法に基づいて算定をしています。この環境省で示された窒素酸化物排出量の算定方法では、車両の保有台数は用いずに、交通量と区間延長を掛けたものの走行量と、車種別の窒素酸化物排出係数から算定することとなっていました。このために、他の都府県、他地域の算定量との整合性を図ることから考えても、事務局から提案させていただいた方法でお願いしたいと思います。車両の更新状況については、窒素酸化物排出係数という係数を使っているのですが、こちらの排出ガス規制区分別構成率というのがありまして、古い車はどれくらいあって、新しい車は

どれくらいあるかという割合なのですけれども、こういった内容で車両の更新状況については反映をしております。それから、二つ目の車両の保有台数の将来推計値についても調べてはみたのですが、対策地域内のトラック・バス（乗用車以外）の平成 17 年度保有台数に対する 21 年度保有台数は 9.4%の減少、ディーゼル車では 17.5%の減少ということになっておりました。かなり減少はしております。一方で、対策地域内主要地点の大型車の交通量については、国道 23 号の平成 17 年度の交通量に対する 22 年度の交通量は 19.1%の減少、国道 1 号では 25.8%の減少、かなり大きな率で減少しております。ただ、一方で東名阪高速道路のほうは 49.2%増加ということで、これはたぶん伊勢湾岸道路ができて北勢バイパスと繋がったところがあるので、その影響で東名阪高速道路のほうが増加したのだと思うのですが、こういった形で必ずしも台数の減少と交通量の増減というのは一致しておりませんでしたので、今回については環境省の検討会で使用されている方法を採用させていただきたいという考えでございます。

それから二つ目のほうは、自動車排出量の算出において、22 年度のセンサスの路線別交通量に走行台キロの全国の伸び率を乗じて算出することについては、次の点から誤った引用であるというご指摘がありました。一つ目は、平成 17 年度の全国の走行キロに対する伸びとして使われているような率ですので、これを平成 22 年度の三重県が使わせていただいた交通量に乗じて使用することは想定されていないことと、この結果を、全国ベースで作られた数字なので、特定の県、三重県の伸びとして 27 年度、32 年度の交通量を推計するのは妥当性を確認できないというご指摘がありました。事務局の考え方としましては、先程も申し上げたように、環境省で示している方法を参考として計算したいということ、それから交通量の基礎データは 17 年度の交通センサスよりは 22 年度の新しいデータを用いた方が現状に近いと思いますので、こちらを使わせていただきたいと思います。そういうことから、22 年度のデータと年度は違っているのですが、環境省で使っている伸び率を使って将来の交通量を算定させていただいております。

（岡本議長）

ありがとうございました。この件に関しては、すでに各幹事の皆様に通知を出させていただいておりますということで、改めてこの場でご説明いただいたわけですが、いずれにしても環境省検討会で示された方法を用いることをご理解をいただきたいというような事務局の説明でございました。この場でもしご意見等ございましたら、よろしいでしょうか。前もって連絡させていただいているということですので、なければ次の議事へ進ませていただきます。

それでは、二番目といたしまして、自動車 NOx・PM 総量削減計画（中間案）等について、でございます。①は前回、空白であった窒素酸化物、粒子状物質の平成 22 年度実績値と、それから粒子状物質の 27 年度と 32 年度の目標値が確定したということ、それから環境基準を達成するための対策ケース毎の予測の結果について、本日報告いただくことになっております。それでは、事務局のほうから説明をお願いいたします。

（事務局 三浪）

それでは、次は資料 2 をご覧いただきたいと思います。最初に資料の確認をしましたが、もし不足がありましたら、挙手していただきましたら、お渡しいたしますので、今は資料 2 をご覧いただきたいと思います。

資料 2 は、第 3 回の 12 月 21 日の会議で配布させていただいた資料とほとんど一緒です。変わって

いるところは、ちょっとめくっていただきまして、3 ページの表があるのですが、3 ページに「窒素酸化物の実績比較と粒子状物質の実績比較」の表が付いております。その平成 22 年度の実績について、前回は昨年度に推定していた数字が入っていたのですが、22 年度の実績として新たに算定できましたので、その数字を入れております。数字で言いますと、平成 22 年度の窒素酸化物の実績は、14,613(t/年)、そのうち自動車排出総量が 2,145(t/年)というところがございます。粒子状物質については、下の表の平成 22 年度、目標年度と書いてあるところの実績で 8,210(t/年)、自動車排出量が 135(t/年)ということになっております。いずれにしましても、目標値を超過しているという結果になっております。

それからもう一箇所変わっているところが 12 ページにあります。12 ページのほうはこの計画の目標になるのですが、総量削減目標ということで、平成 27 年度と 32 年度の粒子状物質の目標値が前は空欄となっておりました。今回、環境省のほうで算定している数字を、粒子状物質については使わせていただくこととしておりまして、その数字が出てきましたので入れております。環境省の資料というのは、目標値がどのように計算されたのかという資料は今日配布することが出来なかったのですが、参考として、参考資料 4 という資料を付けております。参考資料 4 はお手元にありますか。「平成 32 年度までに大気環境基準を確保するための大気汚染シミュレーション手法及びその結果について」というタイトルの資料です。こちらは 3 月 6 日に国の中央環境審議会大気環境部会の自動車排出ガス総合対策小委員会という会議で配られた資料です。この中では、環境省が自動車 NOx・PM 法の対策地域をもっている都府県について、将来の予測をどのような方法に従ってということと、その結果どのようになったかということが書かれております。例えば、7 ページの下の方を見ていただきますと、表 3-3 に三重県の測定局の平成 27 年度の推計があります。三重県の予測と同じような結果になっておりまして、納屋の測定局では、右から 3 列目の NO₂ の 98% 値が 62.4ppb ということで基準の 60ppb を超える結果となっております。それから、平成 32 年度の交差点での推計をした結果も付いておりますが、これは 13 ページになります。こちらにつきましては、住所と書いてあるのは、桑名市長島町とか四日市市中納屋町という形で書かれておりますが、これは道路交通センサスの表現を使っておりますので、実際の位置とはちょっとずれています。一般国道 23 号と一般国道 258 号のところで、将来の予測値が環境基準を超えた地点がありまして、右から二番目の列を見ていただきますと、基準値の 60ppb に対して NO₂ の 98% 値が、一番高いところで 69.6ppb というような結果になっております。他県においても同じように、例えば、愛知県では、12 ページになりますけれども、多くの地点で環境基準を超過するだろうという予測結果になっております。これは参考に紹介させていただきました。

それと、いろいろ資料が飛びまして申し訳ないのですが、ひとつカラーの資料が入っておりまして、資料 2-3 という資料になります。こちらにつきましては、今回はじめてお示しさせていただきます。今後、パブリックコメント等をしていく予定がございまして、その際に、この概要版といった形が一般の方には分かりやすいと思いましたので付けさせていただきました。中間案については、以上でございます。

(岡本議長)

ただいまの説明につきまして、ご質問等ございましたら、お願いします。

(高山幹事)

前回に戻って申し訳ないですが、改めて教えていただきたいのですが、26 ページの最後のところ、

流入車への対応というところで、「対策地域外の事業者に対し、関係機関が云々」とありますが、この最後のところに「対策地域外から流入する排出基準に適合しない車両等に対し、必要な措置を講じます」となされているのですが、必要な措置というものについて、具体的なお考えがあれば教えていただけないでしょうか。

それともう一点ですが、31 ページに「局地汚染対策の推進」と記述されていますが、「国と合わせて荷主・発注者及び運送事業者等が連携を図り、局地的に高濃度が観測される地域を中心として排出基準に非適合な車両の流入対策等、効果的な措置を講じます。」とありますが、これにつきましても具体的な施策や考えがあれば、教えていただけないかと思います。

(岡本議長)

26 ページの流入車対応についての必要な措置の具体的な内容と、31 ページの局地汚染対策の中での効果的な措置ということで、具体的な対応について想定されていることがあれば、事務局のほうからお願いします。

(事務局 三浪)

具体的な内容については、これから資料 2-2 で説明させていただこうと思っていたのですが、おおまかに言いますと、例えば、愛知県など要綱で実施しております、排出基準に適合していない車で対策地域内に目的を持って進入しないとといったことを検討しております。それについては、資料 2-2 で具体的に説明させていただこうと思います。

それから、31 ページのほうですが、こちら「6 局地汚染対策の推進」については、国のほうで平成 23 年 3 月末に示されました、自動車 NOx・PM 法の基本方針にこのような記載があるので、それを参考として書かせていただいているのですが、実際の効果的な措置というのは、色々な形を含めて考えております。例えば、先程申し上げた要綱のような形であるとか、それから啓発ですね、チラシを配らせていただいたり、そういったことを検討しております。具体的にこれだけをします、とか確定したようなことは特にございませぬ。

(岡本議長)

今の回答でよろしいでしょうか。具体的には、次の②の対策シミュレーション結果を踏まえた形での説明があると思いますので、そちらで確認をしていただけたらと思います。

他によろしいでしょうか。ないようでしたら、次の②の説明を事務局のほうからお願いいたします。

(事務局 数理計画 吉川)

では、資料 2-2 について説明させていただきます。こちらは将来年度において、対策をした場合にどの程度の削減効果があるかについてですが、その前に前回までの概要を簡単に説明させていただきます。

実態把握調査における調査対象区間、国道 23 号と国道 1 号を含む、三重県の対策地域内を対象としまして、自動車及び工場・事業場等の NOx 排出量を算定しました。また、現状年度、平成 21 年度を基準年度としましてシミュレーション・モデルを作成して、現状 21 年度と将来年度の 27 年度と 32 年度の濃度を推計しました。

「(1) NOx 排出量の算定について」ですが、自動車からの NOx 排出量は、平成 21 年度で

5232.5(t/年)、単純将来の27年度は4002.6(t/年)、21年度に対して24%削減でありました。平成32年度は3193.1(t/年)と21年度に対して39%削減と算定されました。

「(2) 濃度予測シミュレーション結果について」ですが、NO₂の環境基準を超過している納屋測定局の年間98%値は、平成21年度の実測値が71.5ppbに対し、27年度は62.6ppbで環境基準超過、平成32年度は55.4ppbと環境基準達成と予測されました。次に「イ 調査対象区間における沿道メッシュ濃度推計結果」ですが、21年度、27年度、32年度のいずれの年度においても、国道23号では納屋地区周辺で環境基準を超過している区域があると予測されました。また、国道1号については、21年度は環境基準を超過している区域があると推計されましたが、27年度、32年度については全ての区域において環境基準を達成すると予測されました。

次に「(3) 総量削減計画に係る1～4号総量について」ですが、平成27年度については、測定局の環境基準の達成が目標ですので、どの程度排出量を削減すれば環境基準を達成できるのか推計したところ、単純将来に対して93.9%ですので6.1%削減する必要があると試算されました。また、平成32年度については、対策地域全域で環境基準の達成が目標になりますので、単純将来に対して、87.3%ですので12.7%削減する必要があると試算されております。次のページの上の表に、環境基準達成のために必要な排出削減量の結果を示しております。繰り返しになりますが、27年度については削減率(4号)0.939、32年度については削減率(4号)0.873ですので、それぞれ27年度は6.1%、32年度は12.7%削減する必要があるという結果になっております。以上が、前回の概要、現状と単純将来の排出量と濃度推計の結果になります。

この結果を踏まえて、「2. 対策将来の排出量及び濃度推計」を行いました。

「2.1 対策ケースの設定」についてですが、以下の5ケースを検討しました。まず、対策ケース1としては、三重県内の非適合車の新長期規制適合車への転換促進対策ということで、三重県内に使用の本拠地をもつ小型貨物車、普通貨物車、特種車の車種規制非適合車に対して、新長期規制適合車へ転換促進をするケースになります。

次のケース2については、荷主対策による流入・発着車の非適合車の新長期規制適合車への転換促進対策になります。これは、全国から三重県内の対策地域内に目的をもって流入する非適合車の走行規制を実施する対策となります。対象とする車種は、ケース1と同様に、小型貨物車、普通貨物車、特種車を考えております。また、対策地域内を通過する車両は規制の対象外とします。通過車両については、次の3ページ目の下に記載しておりますが、昨年度の調査結果から、表の一番右側に通過割合がありますが、小型貨物車は1.2%、普通貨物車は8.8%、特種車は3.1%を規制の対象外とします。

ここで、3ページ目の表2.1「対策ケース」をご覧ください。今ご説明しました、ケース1については「代替規制」になりまして、対象車種は「三重県の非適合車」に○が付いています。それと、一番下の「通過車両」に○が付いていますので、通過車両も規制の対象となることを意味しております。また、ケース2については、「流入車規制」になりまして、「三重県内の非適合車」に○、それと「全国の非適合車」にも○が付いています。「通過車両」は○が付いておりませんので、規制の対象外としています。

次に、ケース3ですが、荷主対策による流入・発着車の非適合車及び長期規制適合車の新長期規制適合車に転換する対策になりまして、長期規制はNO_x・PM法では適合車になりますが、排出係数が大きくて、普通貨物車の平成27年度で見ますと20%を超えておりますので、この長期規制を新長期規制に代替する対策がケース3になります。ケース4については、表2.1をご

覧いただきますと、ケース1に全国の非適合車を追加したケースになります。ケース5については、ケース4に長期規制の車を追加したケースでして、以上の5ケースで排出量の削減効果と濃度の削減効果を試算しました。

次の4ページ目は算定結果になります。まず、(1)自動車NOx排出量算定結果ですが、ここでは、国道23号のみで対策した場合と対策地域全域で対策した場合、それぞれについて排出量を算定しました。上の表が平成27年度の結果です。地域を2つに分けておりまして、左側は国道23号調査対象範囲の排出量を示しています。単純将来の640(t/年)に対して、対策ケース1は615(t/年)、単純将来に対する比率は96.2%ですから、3.8%の削減効果があります。表の一番下に目標量601(t/年)とありますけれども、これは環境基準を達成するための目標量です。この目標量との差が、例えばケース1で見ますと15(t/年)となります。この値がマイナスのケース3とケース5は目標量を達成していることとなります。

表の右側は、対策地域内での排出量になりまして、ここでは、国道23号のみで対策した場合と対策地域全域で対策した場合の2ケースの排出量を示しています。例えば、右側の対策地域全域で対策した場合を見ていただきますと、一番下の目標量3756(t/年)より排出量が少ないのはケース1を除いたケース2～5で、目標量を達成しているという結果になっております。同じように、国道23号のみで対策した場合について見ますと、ケース1以外のケース2～5で目標量を達成しているという結果になっております。ケースで見ますと、一番削減効果が大きいのはケース5で、一番効果が小さいのはケース1となっています。

また、対策ケース5の下に、エコドライブによる削減量を載せております。エコドライブによる削減量の求め方は、5ページにあります。①対策によるエコドライブ実施率は昨年度のアンケート調査結果から対策によるエコドライブ実施率を7%と設定しました。②エコドライブによる排出ガス低減効果は24.6%低減すると設定しました。③対象車種については、削減効果が大きい普通貨物車と特種車を対象としております。①～③から求めた、エコドライブの推進によるNOx排出量を算定したところ、27年度については国道23号のみで実施した場合は11(t/年)の削減、対策地域全体で実施した場合は62(t/年)削減と算定されました。また、32年度については、国道23号のみで実施した場合は9(t/年)の削減、対策地域全体で実施した場合は50(t/年)削減と算定されました。

次に、6ページ目の(2)濃度予測シミュレーション結果をご覧ください。各対策について、濃度予測シミュレーションをした結果になります。平成27年度については、測定局の環境基準の達成が目標になりますので、納屋測定局について推計したところ、国道23号のみで対策した場合も対策地域全体で対策した場合もケース3、5の対策を導入することによって環境基準を達成すると予測されました。また、平成32年については、対策地域全域で環境基準の達成が目標になりますので、単純将来において最も高濃度であった地点の濃度推計をしましたところ、こちらも27年度同様、ケース3、5で環境基準を達成すると予測されました。ケース3とケース5は、長期規制を新長期規制に転換するという対策になりますので、環境基準達成のためには、NOx・PM法の非適合車のみならず、排出係数が大きい長期規制の車を転換促進する必要があるという結果になりました。資料の説明は以上です。

(永楽副室長)

シミュレーションについては、今ご説明させていただいたとおりになります。このシミュレ

ーションに基づきまして、今回ご審議、ご検討していただいております総量削減計画のほうにどのように反映させていくのかということをご相談させていただきたいと思っております。

まず、計画（資料2）の12ページをご覧ください。第2章「計画の目標及び目標達成の期間」というところがございます。「計画の目標」というのがございまして、目標自体は上の文章に書かせていただいたとおりに、最終目標年度は32年度ですので、二酸化窒素、浮遊粒子状物質については、大気環境基準を確保するという目標とさせていただきます、それから、中間年度の27年度におきましては、測定局においての二酸化窒素、浮遊粒子状物質の環境基準を達成するという目標をおかせていただいております。これは前回幹事会でご説明させていただいたと同様でございます。その目標を達成するために、表2-1「総量削減目標」を設定させていただいて、それぞれ中間目標の年度、それから最終目標の年度に対して対策地域から出てくる窒素酸化物と粒子状物質について、どれだけの総量に抑えていくかというところを書き込むということになります。先程、担当のほうから申しました粒子状物質におきましては、現状は環境基準を達成しているということになりますので、基本的には単純将来で、車種規制等が現状のまま推移するというで単純将来の目標値を設定しております。一番問題になってくるのは、窒素酸化物の排出量ということになります。窒素酸化物の排出量の目標量の設定に関しましては、今シミュレーションのほうでご説明させていただいたとおり、この計画の中で色々方策を書かせていただいているのですが、それぞれの方策をどのように組み合わせていったら、この目標量が環境基準を達成できるような方策になってくるのかということがございますので、その方策として数値的に見える対策について、様々な組み合わせでケース1～5まで今説明させていただいたことになっております。具体的には、車種の代替、それから対策地域外から入ってくる車をどうするのか、もう1つソフト面ではエコドライブをしたらどうなるのか、主に数値で反映されるのはその3つになっております。ですから、その対策ケース1～5については、エコドライブは除いてですけれども、車両の転換策と流入車対策についてそれぞれ組み合わせてシミュレーションを行ったということになっております。計画の中の窒素酸化物の目標量の設定につきましては、先程の対策ケースの中で、対策地域内において、主に国道23号が環境基準の達成率が悪いということがございましたので、それでしたら23号のみを考えて目標量の設定をしたらどうなのかということも考えられるということをご説明させていただいたので、23号のみでそれぞれのケースで削減した場合かどうか、それから右に書いてあります対策地域内全域で対策した場合かどうか、というのを示させていただいたということです。このシミュレーションで、23号のみで対策した場合と地域全体で対策した場合とで分けさせていただいたのはそのような経過があつて、23号が悪いのであれば23号だけ対策すれば他のところはしなくてもいいのではないかとというケースが考えられるので、この2つに分けて算定はしたのですが、結果を見ていただくとお分かりになりますとおり、中間年度の27年度、それから最終目標年度32年度におきましても、達成できるケースは、27年度におきましてはケース2～5のケース、23号のみでもみてもそうですし、全体でもみてもそうですね。それから、32年度におきましては、対策ケース3と5において、23号のみでもみても対策地域全体でもみても両方とも同じとなっておりますので、基本的に計画の中に書く目標量の設定といたしましては、この計画そのものが対策地域を目的にして計画を策定するということになりますので、基本的には対策地域全体の環境基準が達成されるための窒素酸化物の排出量を計画のところに記載させていただいております。具体的に言いますと、27年度の中間年度におきましては目標量の

3,756(t/年)、それから最終年度 32 年度におきましては 2,787(t/年)ということで目標量を計画の中に記載させていただきました。今回は、それぞれの対策ケース、計画の目標量を設定したうえで、計画のうしろのほうに書いてあります方途を行うことで本当に目標が達成できるのかどうかをシミュレーションした結果ということでございますので、今後、例えば、流入車対策ですとか転換策とかそのようなことを具体的にどのように行っていくかということは、詳細については詰めていくということになります。ですから、ケース 2～5、ケース 3 と 5 が計画の目標量を満足するので、それを参考にしながら施策を行っていくのですが、実際行うときにこれがそのまま三重県の施策に繋がるというわけではございませんので、また皆様のご意見を色々伺いながら具体的にどのような施策を行っていくかということは検討したいと考えております。以上です。

(岡本議長)

ありがとうございました。ただいま事務局のほうからご説明ありました、環境基準を達成していくための方策を色々組み合わせた中で、27 年度と 32 年度にどういった効果が生まれるのかということで資料の説明がございました。資料に関してのご質問等ございましたら、お願いします。

(岡田幹事)

対策ケース 1～5 をこういう形で示されていて、今後やり方を検討するという話があったのですが、全国から流入してくる車を全て転換促進するという表現になっているのですが、これをどのようにやっていくのかというのが非常に難しく、本当にどうやっていくのかということが一番重要なことであって、これをやったからこれだけ減りましたというシミュレーションは分かるのですが、一体これをどうやっていくかということが非常に重要であって、かなり難しいという気はしています。それについて、ある程度考えられている方策が今あるのかどうか、ということをお聞きしたいのですが。

(岡本議長)

あくまでシミュレーション結果であって、具体的にどうやって実行して担保していくのか、ということで具体案についてご質問がありました。事務局のほうからお願いします。

(永楽副室長)

今ご質問されたことはごもつともございまして、対策地域内で環境改善するための計画ということで出させていただいておるものですから、それぞれ目標を設定したものに対してどれだけ削減していくのか、具体的にどういったものやしていくのか、本来でありましたら、この計画のアクションプランみたいなものがあつた方がよろしいのですが、計画を作るにあたって知事のほうにも色々ご相談させていただいてはおるのですけれども、やはり流入車対策、それから車両を転換していく策というのは、事業者それから各方面に色々ご迷惑をかけたり、ご負担をいただいたりしなくてはならない場合も多々出てきますので、今どういう案を持ち合わせているのかは具体的にはお話は出来ないのですけれども、例えば、三重県の対策地域は愛知県と繋がっております。先程、三浪のほうからもお話しさせていただいたと思うのですが、愛知県はどのような対策を行っているかといいますと、流入車に対しての要綱を設定させていただいて、荷主や大規模な集客施設を持つようなところに働きかけて、対策地域内で登録できるような適合車で乗り入れていただくようお願いするという施策は行っており

ますので、それを参考にしながらこれから各方面からのご意見を伺いながら、三重県として考えていく、作っていきたいと思っております。愛知県では、そのような策を行っております。

それから、転換策につきましても、具体的に転換策といいますと、トラック事業者さん、バス事業者さん、色々業者さんがございまして、お金がかかるということになりますので、現時点では利子補給や補助制度等を講じております。そういうことも合わせながら、今後も環境基準を達成できるような制度設計はしていかななくてはならないと思っております。具体的なことを、このような形で制度設計していますということは今申し上げられないのですが、申し訳ありませんけれども、別途ご意見等の機会を設けさせていただいて、皆様のご意見を伺いながら良い制度を作っていきたいと考えております。以上です。

(岡本議長)

愛知県と対策地域が繋がっているということでご説明がありましたが、愛知県で行っている要綱での効果は確認されていますか。それを踏まえて、三重県として対策をこうしていくという考えも出てくるのだと思うのですが、それについてはいかがですか。

(永楽副室長)

愛知県での効果につきましては、現状の計画と同様に環境基準の達成状況をみて効果を把握していくということになっておりますので、具体的にどれくらい効果があがったか数値は持ち合わせていないような状況だということは聞き及んではおりますけれども、実際依頼を受けた事業者からは、三重県の業者でも車の転換等の申し出、それから補助制度の適用についてご相談がありますので、効果は出てきているとは思っております。

(岡本議長)

ただいまの回答でよろしいでしょうか。具体的な対策は、今は持ち合わせていないですが、資料 2-2 の 3 ページに代替規制や流入車規制と、「規制」という言葉が入っておりますけれども、これはそういう意味ではないのですね。対策ということですよ。他県では条例でこういうことをやっているのですが、三重県としては愛知県と一体なので、愛知県で進めている要綱の効果をみながら、それを参考により良い対策を講じるということで、今現在は具体的にはお示しできないというご回答でございます。それでよろしいでしょうか。

(星野幹事)

対策ケースの 1～5 について、お尋ねをしたいわけですが、ケース 1 は三重県内の非適合車、ということは、三重県内が全て対策地域になるというイメージなのかどうか。それから、ケース 2 とケース 3 につきましては、それぞれ非適合車と長期規制適合車、長期規制は基本的に対策地域内に置ける車両なのですが、そうするとさらにそれを上乗せした新長期規制適合車に代替えをなさいます、ということで非適合車は分かるのですが、すでに適合している車について新長期さらにグレードアップしたものに替えるというのが、ケース 2 と 3 だと思っております。それから対策 4 につきましては、全国ベースとなると、非適合車の新長期規制への転換ということは、全て対策地域にしますよ、という意味なのかなと、それに伴ってケース 5 はさらに長期規制をグレードアップなさいますよという意味で捉えているのですが、それでよろしいのでしょうか。

(事務局 三浪)

まず一つ目の対策ケース1なのですが、具体的にいいますと、通過する車両も含めて適合車にしてくださいという内容ですので、三重県内全域を対策地域にするというのはちょっと違うかもしれません。対策地域を通る車もそこに目的を持って来る車も全部適合車にしてほしいというのがケース1です。

(星野幹事)

だから、そこは対策地域ではないですよ。そうすると、他から来る車が全て適合する車両をもっていないと入って来られないということですよ。

(事務局 三浪)

はい、入るためには適合車でないと通れないということです。それと同じような形で、ケース2と3、それから4と5の違いというのは、4と5は通過するだけの車両も適合車にしてください、あるいは適合している長期規制の車も新長期規制に替えてください、という内容になっております。ですので、全国のという書き方がしてありますので、まるで全国が対策地域になるような意味合いに見えるのですが、実際は、三重県対策地域内を通過とか、それから目的を持って入ってくる場合は適合車、あるいは適合車でもっとグレードの高い新長期規制の適合車でないと困りますよという内容になっております。

(岡本議長)

よろしいでしょうか。他にございますか。

(高山幹事)

今ご説明ありましたように、このケースを踏まえて、今後いろいろ施策を検討して練り上げていただく、こういう理解でよろしいわけでしょうか。

(事務局 三浪)

24年度、来年度以降に検討させていただきたいと思います。ただ、厳しいケースを挙げさせていただいたのですが、先程、永楽のほうも目標値のところでも申し上げたのですが、最終目標というのは環境基準を達成するという事なので、必ずしもここに書かれている量に達しなかったとしても環境基準が達成できれば、この自動車NOx・PM法の目標が達成できたというふうに考えられていると、これは環境省のほうにも確認しております。ですので、必ずしもこの一番厳しいケースをしないとイケないということではなくて、あくまで環境基準を達成できるような取り組みが、特に悪い地域でござれたりとか、そういうことにも対応できるのではないかと考えております。

(永楽副室長)

あともう一つなのですが、中間目標を設定させてもらっております。そこで一度、再検討し直したうえで、今まで行ってきた施策がどうか、検証も含めてやっていくということになります。ですから、これは10年間の計画なのですが、ここに書かせてもらった方策が足りない場合は、

中間年度の見直しで追加ということもあり得ますし、中間年度のところで環境基準が達成されているというような状況になれば、32年度までだったらこの状態でいいのかどうか、ということを検討させていただくというために27年度の間目標があり、32年度の最終目標、この計画の目標が立てられているということになっております。

(高山幹事)

以前にもお願いをさせていただいたのですが、私ども運送業界は、バス、タクシー、鉄道等々いろいろあるわけですが、トラックにつきましては非常に厳しい経営環境にあります。当然にして環境、そして安全対策につきましても、もうひとつ事業の適正化を3つの柱としまして、重点目標として事業をやっているわけですが、いずれにしましても、業界・事業者には体力がないことには非常に足りないというのが率直な意見でございます。リーマンショック以降、物流の量も戻っていない現状の中で、非常に危機的な状況、さらに燃料も高くなってきていること、それと私どもの業界の事情ではあるのですけれども、多層化構造ということで、実運送をやるような事業者さんはなかなか恵まれていないということで、これは私どもの業界の自浄能力がないと言われればそれまでの話なのですが、このようなこともあるものですから、そういう面では産業育成という大きな観点に立っていただいて、そのようなことも含めながら施策についてはご検討進めていただくと非常に有り難いなというのが率直なところでございます。また、もうひとつはこの計画は、ここにあります車両単体、あるいは車種規制のほかに交通流対策など一体となっていていただくというのがこの対策ではないかと思っております。私ども車両そのものについては、当然業界としましても努力していかなくてはいけないことは重々分かっているわけですが、道路を使わせていただいて生業としておるわけですが、それであるがために道路につきましても、別途、国のほうへのお願いもさせていただいておるものですから、そういった一体的なお考えも含めていただいたなかでご検討を進めていただくと有り難いなと思っております。

(岡本議長)

他に何かございますか。

(星野幹事)

バス協会の環境対策も力を入れていきたいと思っております。対策ケース3と5につきまして、すでに適合車であります長期規制の車を替えるという理由付けをきちっと明確に示しておかないと、もしくはこういう感じで示さないと、長期規制は適合車ではないかというお話がありますので、ケース3やケース5をする場合になぜすでに適合している車をさらにグレードアップしなくてはいけないのかと説明をきちっとしないと、なかなか私どものほうとしても厳しい、体力がない状況になっておりますので、もし仮にそのようなケースの採用になった場合にはきちっとした説明ができるような形を取っていただきたいと思っております。どちらにしても、ケース3とケース5でないと達成が無理だと、〇×方式になっていきますので、そのへんはご慎重に理由付けも含めてお願いしたいということでございます。

(永楽副室長)

今いただいたご意見に関しましては、今後の制度設計等につきまして反映させていただきたいと思

っております。環境基準を達成するというこの計画の目標が達成されるケースを今回シミュレーションしたということで、状況をみながら制度設計を適切なものがどれなのかを詳しく多方面のご意見をお聞きしながら作っていきたいと思いますので、また今後ともご協力のほうよろしく願いいたします。

(岡本議長)

来年度からの何か具体的な取組みについて紹介していただきたいと思います。

(永楽副室長)

来年度から予算を組んでおりまして、流入車対策についての、流入車対策はどのようにしていったらいいのかという検討会のほうを来年はじめさせていただきたいと思います。これにつきましては、計画の策定時期と前後してきますので、計画の策定に合わせたうえで検討会のメンバーや参加していただく方など、またご相談させていただきたいと思いますので、またこちらからお声をかけさせていただくことになりましたら、よろしく願いいたします。

(岡本議長)

ありがとうございます。それでは、他にご要望でも結構です。

(市川幹事)

今日いただいた資料で、環境省さんのシミュレーションのところをみますと、高濃度は四日市や納屋のところよりも高い数値が出ておりますが、環境基準の達成というのは、納屋の測定局で達成したかどうかをみるのか、それとも他のところも調査をして達成しているだろう予測地点をみて、達成しているかどうかをみて発表されるのでしょうか。

(事務局 三浪)

27年度までについては、測定局での環境基準達成ですので、納屋の測定局の状況で判断させていただくことになります。32年度までの状況につきましては、環境省さんのほうから提示されているのは簡易測定をして、その結果から98%値を推計するというので比較すると聞いています。具体的には、こちらも指示をいただいておりますので、また決まりましたらご提供させていただきたいと思っております。

(岡本議長)

他にごありますか。

(塩梅幹事)

資料2-2の4ページのところ、先程、対策地域内でも23号のみで対策した場合と分けられているということで、この23号のみで対策した場合の目標値というのは、全域の目標値3,756(t/年)より大きくなっているのですが、23号のみで対策した場合でも目標は同じではないでしょうか。

(事務局 三浪)

シミュレーションの仕方として、地域を分けた形で、ここのエリアの排出量をこれだけ下げる、国道 23 号のみで対策した場合というのは、国道 23 号のあるところだけ排出量が下がるような対策をする。その状態で各地点の濃度がどれくらいになるか推計をするのですけれども、そうしますと、今一番結果が悪くなっているのは国道 23 号ですので、そこを下げれば、他のところは達成している状況ですので、23 号のみ減らせれば環境基準が達成できるような排出量が出てくるのですが。だけど、全体で下げようと思えば、全域で同じような施策をしまして、環境基準をすでに達成しているところまでも同じように排出量を下げますので、例えば、環境基準をすでに達成している鈴鹿などでも下げてしまうので、目標が厳しくなってしまいます。

(永楽副室長)

数値的には、23 号のみで対策した場合の方が中間年度、最終年度についても値としては緩くなっております。但し、この計画の目標というのは、中間年度では測定局についての環境基準達成、最終年度については環境基準の確保ということで、簡易測定を行ったところでも測定局以外のところでも環境基準が達成できるようにするのですけれども、但し、方策として考えていった場合に、23 号だけの対策というところを取り出してやるというのもなかなか難しいですし、この計画自体が対策地域全体をにらんだ形での計画になっておりますので、目標は環境基準の達成なのではございますけれども、今回参考として挙げさせてもらった数値的には対策地域全体で対策を行った場合の数値を挙げさせていただきました。ただ、前にも言いましたとおり、23 号がこれまでも納屋局で環境基準を達成していなかったもので、そこだけ一度シミュレーションでやってみたらどのような結果になるのかということで出させていただいたということになります。

(事務局 三浪)

もうひとつすみません。23 号のみで対策した場合の方が緩くみえるのですが、ただ実際に対策を講じた場合に 23 号を通らないでほかのところを通ろうというような車の影響までは入れていないので、実際ほかの地域でその分排出量が増える可能性もあるのですが、そこまで計算したものではありません。そのため、23 号のみで対策した場合の数字を目標とすると、かなり緩い数字を入れてしまうことになってしまいますので、それで対策地域全域で対策した場合の数字を入れさせていただいたわけがありません。

(塩梅幹事)

これは、あくまで参考ということですね。分かりました。

それともう一つなのですが、エコドライブというところは、各ケースとは別の数字と違っていいでしょうか。

(事務局 三浪)

はい、そうです。この対策ケース 1 から 5 の中にエコドライブは入っておりません。

(塩梅幹事)

例えば、27 年度なら、エコドライブをみんながきちっとやれば、ケース 1 でも達成するということですか。32 年度はそれをやっても、達成できないということですね。

(事務局 三浪)

はい、そうです。

(岡本議長)

よろしいでしょうか。他にございますか。色々ご意見とかご要望とか出たわけですけども、色々なポリシーをミックスしながら、達成に向けてこれから案を練っていくわけで、具体的にここの中の表現はこれぐらいにおさめるということではできないということですね。例えば、中間見直しといっても、必要な措置を講じるという表現だけなので、別に中間見直しは必要なくて、先程具体的な対策を言われたように、何かここに掲載するのであれば、中間見直しで表現の訂正などが出てくると思うのですが、必要な措置というのは別に何年経っても同じで、それを幹事会の皆様からご意見いただいたことに対して、今後どのように反映しフィードバックしていくのかという点について、事務局からお答え願えればと思います。

(永楽副室長)

計画の32ページをご覧いただきたいのですが、32ページにつきましては、第5章の推進体制等のところに記載してございます。その「2 進行管理の実施」というところに記載してもらっているとおり、この計画の施策の進捗状況、実施効果等は、この対策地域内に限ったことではないのですけれども、県の環境施策について、白書というものを発行して、広く皆様のほうに公表はさせていただいているところです。さらに、三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会、今やっております会議等ですけども、これについての取組みの成果や課題について評価・検証し、翌年度以降の施策の展開、反映させていただきます、ということを書かせていただいておりますので、色々な会議等について皆様のほうに情報提供させていただいて、随時意見等受け付けておりますので、もし何らかのご意見等ございましたら、また事務局のほうにご連絡いただければと思っております。

(岡本議長)

それでは、全体的に、最初から含めてご意見、ご質問等あれば、賜りたいと存じます。なければ、その他事項に入りますので、事務局のほうにマイクをお返しします。

(事務局 三浪)

参考資料2、スケジュール表になっているのですけれども、次期総量削減計画策定のスケジュールということで、前回の幹事会で示させていただきましたときより変わっているところとしましては、第4回の今日のこの会議が3月とさせていただいていたのですが、この年度末のお忙しいところ来ていただきまして、遅くなっておりましたので、パブリックコメントの時期が4月の中頃から5月の末ぐらいまでとさせていただいております。これから一番上の環境省の公害対策会議とかは変更するとかということは聞いておりませんので、いまのところこのスケジュールで進めていきたいと思っております。第5回の最後の幹事会は、パブリックコメントが終わりましたから6～7月の間に開催させていただきまして、最後の協議会の親会、委員さんに来ていただく委員会は6～7月の終わりぐらいに開催できればと思っております。

それからパブリックコメントなのですけれども、特に資料はお出ししていないのですが、事前にお

配りした資料の中には入っていたのですが、今日は削除させていただきました。今日はお配りしておりませんが、パブリックコメントの時に公開させていただく資料としましては、本日お配りしました、資料2の中間案の資料と、資料2-3のカラーのもの、それから参考資料3はこれまでに各幹事さんや関係機関のほうでご協力いただいた取組みをまとめた資料がございます。この3つをパブリックコメントのときに公表していきたいと思っております。これまでの幹事会の内容については、ホームページで見られるようにしたいと思っておりますので、例えばインターネットでご覧になる方につきましては、リンクから入っていくと、これまでの検討結果が見られるような形で検討したいと思っております。それから、パブリックコメントの時には、幹事様にも意見照会を送らせていただきまして、改めてご意見をいただくような形を考えていますので、その際はよろしくお願ひしたいと思ひます。

それと、参考資料3に関係するのですが、これはこれまでの取組みの結果ですので、以前10月頃に今後の施策について公開させていただきまして、また体制も4月以降かわる組織もあると思ひますので、かわってからアクションプランみたいな形で今後の施策を再度皆様のほうに確認させていただいて、内容を固めていきたいと思ひます。また、いろいろとお手数おかけしますが、よろしくお願ひいたします。

今回の幹事会の議事録につきましても、いつものようにメールで送らせていただきまして、また内容についてご確認いただきまして、その後公表していく予定です。皆様、議事録の確認につきましてもよろしくお願ひいたします。

次回の開催につきましては、メンバー改めまして、また日程調整させていただく予定です。

(渥美室長)

本日の議事につきましては、終了したわけですが、質疑、ご意見等につきましては、この場でなくて結構で、後日でも構いませんので、事務局へメール又はFAXでご連絡がありましたら、追って回答させていただきたいと思ひます。

それでは、長い間ご苦勞様でした。これをおもちまして、幹事会のほう閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

以上