

平成24年度
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

●日時：平成25年 1月29日（火） 14:00～15:00

●場所：三重県教育文化会館5階 大会議室

●配布資料

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表
- ・ 資料1：これまでの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における議論の経緯について
- ・ 資料2：「三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画（中間案）」についての意見募集に寄せられた結果の概要
- ・ 資料3：三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画（案）の構成
- ・ 資料3－1：三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（案）
- ・ 参考資料1：三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会条例
- ・ 参考資料2：自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（新旧対照表）
- ・ 参考資料3：三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定のスケジュール

(事務局 林課長)

それでは定刻ですので、平成24年度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を開会致します。

私、三重県環境生活部大気・水環境課長の林と申します。

よろしくお願い致します。

まず、三重県環境生活部長の竹内よりご挨拶をさせていただきます。

(三重県 竹内環境生活部長)

三重県環境生活部長の竹内と申します。

本日は大変お忙しい中、幹事会にご出席頂き有り難うございます。

また、平素は三重県環境行政にご理解とご協力を賜り、有り難うございます。

今回、本協議会を開催するにあたり、一言ご挨拶をさせていただきます。

三重県の北勢地域は、自動車交通の集中する地域として、平成13年12月に自動車NOx・PM法の対策地域の指定を受け、平成15年8月に三重県の総量削減計画を策定し、関係機関の皆様と連携しながら各種対策を講じてきました。

しかしながら、三重県の対策地域内の大気環境の現状は、二酸化窒素については、近年、国道23号の四日市「納屋局」で、平成16年度と昨年度に達成した以外は環境基準が達成できていない状況です。

尚、昨年度は二酸化窒素の環境基準が達成されましたが、これは東日本大震災等の影響が考えられ、今後、景気動向が上向くことも想定されることから、引き続き達成状況を監視していく必要があると考えています。

こうした中、平成23年3月に国の総量削減基本方針の変更を受け、平成32年度を目標とする新たな三重県の総量削減計画を策定するため、昨年度からこれまで5回の幹事会を開催させて頂き、最終案を取りまとめました。

本日お集まり頂きました協議会の委員の皆様におかれましては、最終案について十分なご審議を頂きたいと思っております。

今後、対策地域の大気環境基準の継続的かつ安定的な達成に向けては、大気環境の測定結果を広く共有し、関係機関と連携しながら、必要な対策を講じていくことが重要であると考えておりますので、引き続き皆様のご協力頂きますよう、よろしくお願い致します。

本日は、愛知県からご出席頂いた方もみえ、少し三重県についての観光PRをさせていただきます。

今年度、伊勢神宮で第62回神宮式年遷宮が執り行われ、また来年は、熊野古道伊勢路が世界遺産登録10周年を迎えます。

三重県では、この機会に三重県各地の魅力を観光客の皆様にご体験して頂けるように、平成25年4月から「三重県観光キャンペーン～実はそれ、ぜんぶ三重なんです！」をスタートします。

ぜひ、皆様におかれましては、三重県の魅力に触れていただきたいと思います。以上、簡単ではありますが、私からの挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願い致します。

(事務局 林課長)

続きまして、協議会の成立要件では、協議会条例第5条第2項により、委員の過半数の出席により成立します。

本日は代理出席の方がいらっしゃいますが、すべて委任状を頂いております。

尚、三重県経営者協会会長の岡本委員、愛知工業大学客員教授の富岡委員は、都合により欠席とのご連絡を頂いております。

従って、委員全員 20 名のうち 18 名出席を頂き、本協議会は成立していることをご報告させていただきます。

続きまして、協議会条例第4条第1項により会長を選任させていただきます。

会長の選任に関しましては、委員の互選により行います。どなたか立候補、ご推薦等ございませんか。

立候補等ございませんので、それでは事務局の一任で選任させて頂いてよろしいでしょうか。

(異議無し。)

有り難うございます。

それでは、三重県知事の代理である三重県環境生活部長に会長をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(異議無し。)

有り難うございます。

それでは、条例により会長が本協議会の議長を務めることとなっておりますので、三重県環境生活部長は議長席へお願いします。

尚、本日の会議の取扱については、公開とさせていただきます。

それでは、三重県環境生活部長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

(議長)

三重県環境生活部長の竹内でございます。議事進行にご理解・ご協力をよろしくお願い致します。

それでは早速、議事を進めてまいります。まず、事務局から資料の確認をお願いします。

(事務局 太田主査)

三重県大気・水環境課、太田と申します。

資料のご確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

- ・ 事項書
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席表
- ・ 資料1：これまでの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における議論の経緯について
- ・ 資料2：「三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画（中間案）」についての意見募集に寄せられた結果の概要
- ・ 資料3：三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画（案）の構成
- ・ 資料3-1：三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（案）
- ・ 参考資料1：三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定協議会条例
- ・ 参考資料2：自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（新旧対照表）
- ・ 参考資料3：三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定のスケジュール

以上、資料の確認をさせていただきました。

（議長）

それでは、事項書に従い議事を進めて参ります。

まず、事項書3の議事（1）より、「三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画（案）について」の説明を、同協議会幹事長の三重県環境生活部次長の岡本よりお願いします。

（幹事長 岡本次長）

幹事長の岡本でございます。よろしく申し上げます。

計画案に入る前に、これまでの調査・審議の経緯について少し触れておきたいと思います。

それでは先ず【資料1】をご覧ください。

総量削減計画策定協議会の幹事会における議論の経緯についてですが、平成23年8月に第1回の幹事会を開催してから、これまでに5回の幹事会を行い、総量削減計画（案）を取りまとめております。

幹事会の調査審議内容については、資料にお示ししたとおりとなっており、その説明については省略をさせていただきます。

続きまして、【資料2】をご覧ください。

平成24年3月の第4回幹事会で取りまとめた総量削減計画（中間案）に対するパブリックコメントでございますが、昨年6月29日から7月30日までの1ヶ月間に実施致し、10件のご意見をいただいております。

そのうち計画案に反映したものでは5件で、内容としては計画案の用語解説の修正や、計画における実施主体の追加等についてのご意見をいただいております。

「今後対応を検討するもの」としては2件で、内容としては資料にもありますように、流入車対策に関するご意見を頂いております。

その他として、ご質問等が3件ございました。

それでは、計画案の説明に入りたいと思います。

【資料3と3-1】をご覧ください。

資料3-1が、三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画（案）、その計画案の概要版が資料3になります。ここでは、資料3の概要版を用い、説明をさせていただきます。左上の第1章をご覧ください。

まず、この計画は自動車NO_x・PM法に基づき策定するもので、平成32年度までに対策地域全域で大気環境基準を確保することを目的としています。尚、旧計画は国の総量削減基本方針に基づき、平成22年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準をおおむね達成することを目標とし、平成15年度に策定しております。

今回策定する計画は、平成23年3月に国の総量削減基本方針が変更されたことから、新たな計画を策定するものであります。対象地域の範囲は、旧計画と同じく、6市町としております。

第2章をご覧ください。

計画の目標についてですが、中間目標として平成27年度に対策地域内の監視測定局で環境基準の達成、最終目標は平成32年度に対策地域内全域での環境基準の確保としています。

この目標を達成するための窒素酸化物等の排出量の目標については、下表をご覧ください。総量の区分において、平成21年度を現状としますと、対策地域内すべてから排出される窒素酸化物総量は年間16,757トンとなり、その内、自動車から排出される総量は年間5,233トンで、最終目標年度である平成32年度に環境基準を確保する為には、一番下の自動車から排出される総量を年間2,787トンまで削減する必要があります。

車種規制などの現状対策による単純将来では、自動車から排出される総量が年間3,193トンとなり、目標量の達成には新たな対策により406トンの削減が必要な状況となっております。そのため、昨年度に実施しましたシミュレーション調査では、目標年度の平成32年度において、国道23号沿道で環境基準が超過するという予測結果が出ております。

尚、右の粒子状物質については、環境省による調査で、目標年度である平成32年度において対策地域全域で環境基準を超過する箇所はないと予測され、必要な削減量はゼロとされております。

そのため、今回お示ししている数値は、これまでに実施している自動車排出ガス単体規制などの削減で見込まれる排出量を、参考までにお示ししております。

続きまして第3章では、目標年度において環境基準超過が予測されている対策地域内の現

状の窒素酸化物の排出状況等を示しています。

一番左の円グラフをご覧ください。基準年度、平成21年度における対策地域内で排出される窒素酸化物排出量の内訳を示しています。

自動車からの排出量は、対策地域内全体の31%ですが、一番右の円グラフを見て頂くと、自動車排出ガス測定局における自動車からの寄与割合が89%を占めており、工場・事業場に比べ寄与割合が非常に高いことを示しています。

道路沿道の環境改善には自動車から排出される窒素酸化物の対策を行うことが重要であることが分かります。

その自動車対策ですが、真ん中の円グラフを見て頂くと、普通貨物車等の大型車の割合が9割近くを占めており、やはり特に大型車の対策が必要な状況となっております。

そこで目標達成のための方途ですが、下の第4章をご覧ください。

これまで、法律による車種規制をはじめ、事業者の皆様や市町等と連携して、自動車の走行量を削減する物流対策、あるいは交通流円滑化のための取組や低公害車導入促進など、自動車から排出される窒素酸化物等を削減するための取組を行ってきたわけですが、今回の計画では、新たな取組として、主に3つの取組を挙げさせていただきました。新計画へ追加・変更する主な取組のところですが、

ひとつは、自動車単体対策の強化として、最新規制であるポスト新長期規制適合車の早期普及に向けた支援等を行うことで、排出ガスの低減対策を進めていくこと。

二つ目は、排出基準に適合しない流入車への対応です。昨年度に三重県が実施したシミュレーション調査結果では、平成32年度において大気環境基準を確保するため、対策地域外から流入してくる排出基準非適合車等に対して流入抑制策を講じていくことが有効であると予測されましたので、この結果に基づき、流入車への必要な措置を講じていくこと。

三つ目は、低公害車の普及促進として、公共事業等において、率先して低公害車等による納入を運送事業者等に求めることにより、物品等の輸送に伴い発生するNO_x等を可能な限り低減に努めること。

これらを、今回の計画に新たに追加・変更しています。

最後に、第5章の推進体制等です。

この計画の進行管理につきましては、毎年、総量の削減状況の把握を行い、また、大気監視局の測定結果と合わせて環境白書等で公表するとともに、協議会・幹事会におきまして評価・検証を行い、翌年の取組に反映していくこととしております。

以上、簡単ではございましたが、計画案の概要についての説明を終わらせて頂きます。なにとぞご審議賜りますよう、よろしくお願い致します。

(議長)

有り難うございました。

質疑応答に移らせて頂きます。

ご意見・ご質問等ございましたら、挙手の上、ご発言いただきますようお願い致します。

(（社）三重県トラック協会 西野会長)

今回初めて出席させて頂くにあたり、資料を確認させて頂きました。新計画の2番に「必要な措置を講じる」とありますが、流入規制については、名古屋・大阪・東京、様々な対策が行われております。三重県はそれを踏まえて、どのように考えられているかご説明頂きたいと思います。

(事務局 林課長)

資料3の右に旧総量削減計画の実施状況がございます。

現在、対策地域内の非適合車は一定期間の後、車検の登録が出来ない車種規制や、一定規模以上の事業者さんは県に自動車使用管理計画を報告頂くことの対策をとらせて頂いております。

これを前提として、さらに今回は平成32年に環境基準の達成が困難と予測されたため、新たな対策が必要となり、11月に流入車対策検討会を行いました。

愛知県は要綱で、対策地域全体に非適合車が入ってこないことを要請する対応を既に実施されております。当初、意見として、隣県なので三重県も行うことがあがりました。今後の流入車対策検討会の中で、議論を深めていきたいと思っております。

今の県の考えですが、荷主様が依頼する時に、対策地域内の事業者様に荷物を運んで頂く時は適合車で走行して頂くことを要請して頂く。あるいは対策地域内の走行を規制する内容を要綱で行う。これらを今議論しております。対策地域全体でなく、23号のみで要請を行うか、議論では進行しております。

(（社）三重県トラック協会 西野会長)

まだ対策としては固まっていないとのことですが、三重県は対策地域と対策地域外で、二つに分かれております。

今回進められている対策地域外については、通過車両を制限し、高速の使用・23号を規制する内容は、神戸式の実施内容です。そして、濃度の高い納屋を避けるために迂回路を利用することは、これにより市街地に入ることも考えられます。地域内の車両を持つ業者としては、車種規制による車の代替が進んでいるにも関わらず、納屋が達成しないことは困ります。

最終案で決定すれば業界の負担が出ます。バイパスが整備されれば良いですが、現状は23号が規制になれば、旧1号線、塩浜街道に迂回することになり、四日市市内・市民の方にも影響があります。四日市の業者については、代替が進んでいるため影響は無いですが、三重県の対策地域外の業者は古い車を使用しています。

(事務局 岡本幹事長)

グラフをご覧頂くと、計画では環境基準達成の為には、406トンの削減量が必要とあります。今回、3つの視点を持って取り組んでいこうという方向性のご提示は致しましたが、具体的な取組は関係者の意見を頂き慎重に議論していきますので、まだ協議中でございます。

((社) 三重県トラック協会 西野会長)

一番必要な措置は、範囲が広いことを是非ご理解ください。

(議長)

ありがとうございます。ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

(四日市大学 武本教授)

平成32年度目標量である2,787tを達成する為には406tの削減量が必要とのことですが、3,193tは前の平成23年からの数値ですか。

(事務局 太田主査)

はい。3,193tは、現状の施策である単体規制等によって平成32年度に予測される数値です。これでは2,787tの4号総量を対策地域全体で達成できないことが予測されるため、流入車対策等のお話をさせて頂いています。

(議長)

ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

(中日本高速道路(株)名古屋支社 中井様)

自動車からの排出総量に対する対策のお話でしたが、平成21年度の全体排出量である16,757tの内、グラフには工場・事業場などのその他の事業活動が含まれています。これらは与条件で与えられていると解釈すればよろしいですか。

(事務局 太田主査)

第3章の円グラフをご覧下さい。平成21年度における対策地域全体の量16,757tでは、工場・事業場等が6割以上を占めています。しかしながら工場・事業場については大気汚染防止法等で、以前から四日市・朝日町・川越町・木曾岬町にて総量規制等、条例で規制しております。よって自動車以外の対策は現状で行っています。

(中日本高速道路㈱名古屋支社 中井様)

そのように規制が決まっているため、工場・事業場へは十分対応しています。ということですね。

(事務局 太田主査)

はい、工場・事業場についても対策を講じて削減しております。

また同じく第3章の8ページの円グラフをご覧ください。自排局における発生源別寄与割合では、車からの割合が9割近くあります。車の寄与が非常に大きく、工場・事業場は煙突が高いことで希釈し、測定局における寄与割合は6%と低くなっています。車の影響が大きいため、NO_x・PM対策として行いたいと考えております。

(議長)

ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

((社)三重県トラック協会 西野会長)

納屋での測定は昔から行われていますが、新しい機械で数字が変わる場合は無いですか。古い機械で行わず、測定も新しい機械で行って確認して頂きたいと思います。

(四日市大学 武本教授)

大気のNO₂の測定に関して、従来は湿式法でした。1990年代から2000年にかけて乾式法になりました。

しかし東京都や大阪府では測定を変えたことでNO₂値は大丈夫でしたが、NO値が低く測定されて問題になりました。三重県四日市では継続して行っており、誤差も起こっておりませんので測定に関しては問題ありません。しかし、問題なのは23号沿線では納屋だけでなく、東富田や富田一色交差点でも我々の調査で高い値が出ていることです。測定局でない川越から納屋付近が厳しいと思っております。

(事務局 林課長)

会長よりお話もありましたが、23号の沿道のみがシミュレーション上で問題になっているので、流入車対策検討会で議論を進めています。対策地域全体で環境基準が確保できる数字を目標にすることが最初は話でありましたが、今回の大気の特徴では23号の一定の地域に集中して環境基準が達成できないことが予測され、23号に絞った対策は効率が良いとも思います。

23号で対策を行う場合、対策地域全体で非適合車を規制するのではなく、特定の23号で走行を控えて頂くこととなります。他に迂回する問題は考えられますが、効率的で、これまでは対策地域内の事業者さんに対応して頂きましたが、対策地域に来る対策地域外

の方にも努力をして頂くことで流入車対策が考えられます。

バイパスについても県より国交省にお願いをしていますが、北勢バイパス・霞4号等について、日本の経済状況的にそれほど簡単にはいかないとお話頂いたこともお伝えします。

(川越町 館様)

23号の代替えとして、1号線・北勢バイパス・湾岸自動車道・川越町に迂回する予測が立っていますが、この方法の意義を再度ご説明頂きたい。

(事務局 林課長)

事業者さんに非適合車で入ることを前提で、23号線を走らないようにして頂くという意味ではありません。本来は適合車を使用して頂きたい内容ですので、適合車を使用して頂きたいことを荷主さんから運送事業者さんに伝えて頂くことが前提になっています。

そして適合車の手配が難しい場合には23号線を迂回して頂きたい。このように議論が進んでおります。

条例で規制を行えば早い手段になりますが、各界の事業者さんからのご意見が難しいと思ひ、この方向で議論を行っております。

(川越町 館様)

納屋から、1号・23号・湾岸・霞4号は、川越に繋がります。そして、インフラの建設促進については、市町・行政よりお願いしている為、道路行政について把握していますが、削減の方法について悩みます。

(事務局 太田主査)

先ほどの補足をさせて頂きます。具体的な流入車の対策は昨年年第1回・2回の会議で議論をさせて頂きました。

例えば23号の地域を流入車の地域に指定します。1号・塩浜街道に迂回することのご意見があり、現在1号・塩浜街道の環境基準がこの場合どうなるか予測調査を行っております。この結果を踏まえた上で流入車対策会議を開き、また協議会委員の方にも情報として結果をご覧頂いてご意見等をいただきたいと思いますと考えていますので、よろしくお願い致します。

(議長)

事務局より話がありましたが、補足的なシミュレーションを行っており、この結果と併せて改めて流入車対策について議論させて頂きたいということでよろしくお願い致します。何か、ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

それでは、事務局より議事(2)「その他」について事務局より説明をお願い致します。

(事務局 太田主査)

参考資料3をご覧ください。

今後の予定ですが、この協議会で了承を得た後、3月頃に環境大臣への協議を行い、その後、計画公告を行う予定です。その際、環境省で各省事前協議が行われ、修正依頼等がある場合も考えられますので、万が一、軽微な修正があれば、会長一任で修正することをご了承頂きたいと思います。

(議長)

事務局よりお話がありましたが、各省事前協議による軽微な計画修正依頼があった場合、修正を会長の一任で行うことにご了承いただけますでしょうか。

(異議無し。)

有り難うございます。

そのほかに、ご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。

無いようでしたら、議事については終了とさせていただきます。流入車について貴重なご意見を頂き有り難うございました。以降の進行は事務局からお願いします。

(事務局 太田主査)

委員の皆様にはお忙しい中、有り難うございました。恐縮ですが、本日の議事録につきましては、まとまり次第お送りさせていただきますので、内容についてご確認頂きますようよろしくお願い致します。

((社) 三重県トラック協会 西野会長)

くれぐれも業界のことを考えて頂いて、突然行うことは控えて下さい。流入車についても、三重県内に古い車があることをご理解下さい。長距離の車等は高速道路を使い迂回しますが、県内などの古い車を使用する所は地域の下道を走ります。出来る限り決まる際は事前に協会に準備期間を持たせて頂くようお願いしたいと思います。

(議長)

有り難うございます。突然行わず関係者の方のご意見を踏まえながら、流入車対策を具体的にまとめていきたいと思っております、よろしくお願い致します。

それでは、これもちまして平成24年度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を閉会致します。本日は有り難うございました。