平成２３年度　兵庫県環境審議会大気環境部会（第１回）会議録

日　時　　平成２３年８月１２日（金）１３：３０～１５：００

場　所　　ひょうご女性交流館５０１会議室

議　題　　ディーゼル自動車等運行規制のあり方について

出席者

環境審議会会長	鈴木　胖		
大気環境部会長	山口　克人	委　　員	石井　健一郎
委　　員	大久保　規子	委　　員	川井田　清信
委　　員	小林　悦夫	委　　員	竹内　正道
委　　員	西村　多嘉子	委　　員	安平　一志
特別委員	北村　泰寿	特別委員	新澤　秀則
特別委員	福永　征秀	特別委員	森山　正和

欠席者

委　　員	岡田　真美子	委　　員	西田　芳矢
委　　員	幡井　政子	委　　員	渡辺　真理
特別委員	小谷　通泰	特別委員	山根　浩二
特別委員	山村　　充		

欠　員　　なし

説明のために出席した者の職氏名

環境管理局長	築谷　尚嗣	水大気課長	森川　　格
水大気課副課長	長野　公一	水大気課主幹(計画担当)	藍川　昌秀
水大気課課長補佐兼交通公害係長	木下　勝功	その他関係職員	

会議の概要

開　会（１３：３０）

○　冒頭、築谷環境管理局長から挨拶がなされた。

○　会議に先立ち、兵庫県環境審議会大気環境部会委員の紹介がなされた。

○　長野副課長から委員１２名の出席があり、兵庫県環境審議会条例第６条第５項の審議会成立要件を満たしているとの報告がなされた。

審議事項

・ディーゼル自動車等運行規制のあり方について

（１）諮問について

８月５日に環境審議会に諮問のあった「ディーゼル自動車等運行規制のあり方について」について事務局（水大気課課長補佐兼交通公害係長）の説明を聴取した。（資料１，２）

（　主な発言　）

（山口部会長）

資料２の１ページに「測定局における環境基準は概ね達成」と書かれているが、概ねの意味は何か。

（水大気課主幹）

環境省でいう概ねというのは、概ね 90%を目途に考えており、兵庫県の状況では、平成 22 年度については、条例規制地域内については全局達成しているということになる。条例規制地域外では、垂水自排局で黄砂の影響により２日環境基準を超過し、未達成となっている。

（石井委員）

規制地域のただし書きの部分であるが、私は選挙区が灘区であるが、３号神戸線から５号湾岸線に来るに当たって、下の道路をトラック等が通るわけであるが、ここで渋滞が起こっている。ここは、一般の住宅も相当ある場所であるが、ロードプライシング等で５号湾岸線に移すのに、この地域の環境が悪化しているという状況があるが、この点についてはどう考えているか。

（水大気課主幹）

ご指摘のあった地点については、この条例を始めるに当たって危惧された場所であるので、昨年度までモニタリングボックスを２か所置いて環境の状況をモニタリングしている。うち１か所については昨年度で測定を終えたが、もう１か所については、今年度以降も継続して環境の状況を把握している。

（石井委員）

車が増えて環境が悪くなっているという状況があるので、引き続き、しっかりとモニタリングしてほしい。

（新澤委員）

資料の一番下に、２局は依然として未達成と書いてあるが、どう解釈したらよいのかわからない。また、目標は環境基準を達成することであると思うが、和解条項との関係で、環境基準を達成すればよいということになるのか。

（水大気課主幹）

資料２の一番下に、２局達成していないという表記があるが、これについては、訴訟の関係で国が設置している局があり、尼崎市内の国道 43 号上に３局あるうちの２局が達成していないということである。詳細については、後ほどの資料で説明するが、県及び市が測定している大気汚染常時監視局については、全局で達成しているということである。

目標については、自動車 NOx･PM 法でも環境基準を概ね達成することとなっており、条

例においても、環境基準を達成するということを目標としてこれまで取組んできた。
（新澤委員）
　和解条項との関係はどうなっているのか。
（水大気課課長補佐兼交通公害係長）
　和解条項については、兵庫県は被告となっていないので、県は県の目標ということでやってきている。
（山口部会長）
　和解条項については、国の話しであり、県は関係ないということか。
（水大気課長）
　訴訟の相手が国土交通省となっているので、直接和解条項の履行等を求められているわけではないが、運行規制を行う上で、このような状況も勘案しながら行う必要があるということである。
（山口部会長）
　国の設置している局も含めて条例を継続するかどうかの考慮をしないといけないということではないか。
（水大気課長）
　環境基準を達成しているかどうかは、測定局において達成しているかどうかではなく、沿道において達成しているかどうかというように考える。したがって、大気汚染防止法に基づいて測定しているのが県及び市であるので、区分けをしているが、本来は、同じ測定機で国が測定しているため、そのデータも含めてシミュレーションを行い、沿道で達成・維持されるというのが目標になると考えている。

（２）条例規制の経緯及び大気環境の状況について

　審議の参考とするため、条例規制の経緯及び大気環境濃度の状況について事務局（水大気課課長補佐兼交通公害係長）の説明を聴取した。（資料３～６）

（　主な発言　）

（山口部会長）
　垂水自排局の環境基準超過が黄砂の影響とされているが、黄砂は広範囲に降るものであるから、垂水だけではおかしいのではないか。他にはないのか。
（水大気課主幹）
　黄砂はかなり広範囲に影響があるものである。元々、測定局毎に濃度の高い低いがあり、垂水の局は、元々高いという特性に加え、黄砂の影響が重なり、垂水局において２日連続で越えたということである。
（山口部会長）
　他は、黄砂の影響はあったが超えなかったということか。
（築谷環境管理局長）
　他の局でもその日は上がっていたが、基準超過まではいかなかったということである。

（大久保委員）

平成 20 年度からの環境の変化として PM2.5 の問題があると思うが、一般局では国設であると思うが明石で超えており、自排局では国設ではないと思うが打出で超えている。いずれも１か所しか測定していないが、今後増やすなどの予定はどのようになっているのか。

（水大気課主幹）

明石と打出の局については、いずれも環境省の試行事業というものがあり、各自治体で応募し、認められれば全国的に局を置いていっているという状況である。明石も打出も同じ扱いのデータである。今後増やす予定については、PM2.5 の自動測定機の並行測定を行い、自動測定機が基準となる機器に対して同等の評価ができるかということを環境省が昨年度に確認しており、確認された機種について、今年度から県としても順次設置を進めているという状況である。

（大久保委員）

そうすると、先ほど、条例自体では８トン以上の自動車が７％に対し、NOx 排出については 54%の寄与があると説明があったが、PM2.5 については、寄与率というデータはわからないのか。

（水大気課主幹）

PM2.5 についてであるが、測定データ自体が非常に限られた状況にあるということが現実であり、その限られた状況において自動測定機を県では今年度より設置しているという状況である。寄与率を出そうと思うと、環境省において成分分析のマニュアルを整備したところであり、成分分析を行った上で、寄与率について検討を加えていくことになっている。PM2.5 については、その成分分析が始まってはいないという状況である。SPM については、寄与率の研究はこれまでもなされてきているが、NOx に比べて粒子状物質は発生源が多岐に渡る上に、発生したガスが大気中で化学反応を受けて粒子化したり、粒子化したものが大気中でさらに反応する等、生成機構は非常に複雑であり、NOx の場合と比べて寄与率を正確に出すというのは非常に難しい。

（新澤委員）

以前に将来予測をした時に、現行の規制を継続した時には基準を達成できると予測しているが、将来良くなるとしたメカニズムを教えてほしい。

（水大気課主幹）

１つには、今使っている車が年をとって入れ替わるという効果がある。それに加え、自動車 NOx･PM 法対策地域内では、猶予期間が設けてあり、猶予期間が切れた車については、対策地域内で車検登録が通らなくなるという影響もある。また、単体規制も強化されているので、新しい車では排出量は少なくなる。これらの効果が相まって、排出量が減ると予測している。

（山口部会長）

PM2.5 は対象としないということでよいか。NOx と SPM を対象とするということでよいか。環境省自身は、将来年度において PM2.5 についてはどのように考えているのか。

（水大気課主幹）

先ほど説明申し上げた中に、本年３月に自動車 NOx･PM 法の基本方針が変更されたという説明をさせていただいたが、変更するに当たって、関係自治体の意見を求められ、兵庫県としては、PM2.5 の環境基準ができた中で、基本方針を見直す上で考慮する必要があるのではないかと意見を述べた。国の回答としては、PM2.5 については、発生源の寄与がはっきりしておらず、マニュアルを整備し、調査を始めたところなので、今回の変更の際には PM2.5 は考えないということであった。今回のディーゼル自動車等運行規制のあり方検討では、PM2.5 については考慮しないということで考えている。

（水大気課長）

PM2.5 であるが、直接的には原因が何か不透明な部分があり、データも不足しているが、全く PM2.5 を考えずに検討を進めるかについては、情報を集めながら、検討の材料として考えた方がよいと考える。しかしながら、ストレートに、PM2.5 の環境基準を達成するためにどうかというと、寄与濃度について、わかっていることが限られていたり、道路だけで議論できるかという点もあるため、直接にというわけではないが、新たに環境基準もできて、自動車も関係しており、環境基準も超過しているということを念頭に置き、検討を進めたい。

（山口部会長）

情報があれば出していただきたい。

（大久保委員）

違反車両で県外車両がかなりある。これは通過交通ということであると思うが、県内の事業者が一生懸命努力しても、県外から来る分が改善されないと、不公平感があると思う。近隣の自治体との連携は、何かこれまでに考えられたことはあるのか。例えば、水であると、統一条例的なものを設けることもあるし、同種の内容の規制を設けることもある。また、尼崎公害訴訟との関係で、県は被告になってはいないが、斡旋の条項の中で、関係機関との連携の推進というのが入っているため、斡旋の対象である国や道路管理者から、県に対する連携の働きかけというのは、具体的にどのようなものがあるのか。

（水大気課主幹）

自動車 NOx･PM 法は三大地域にあるため、大阪府について法がかかっており、大阪府は大阪府の条例によりステッカーの貼付を行って取組んでいるが、岡山県になると自動車 NOx･PM 法がかかっていないため、岡山県が特段何かに取組んでいるということはない。ただ、ご指摘のとおり、通過交通であるので、岡山県や広島県から大阪府や奈良県に抜けていくという車も規制の対象となるため、各サービスエリア等で条例があることについて普及・啓発に努めている。100%浸透すれば違反率はゼロになるはずであるが、完全には行き渡っていない。しかし、違反率は着実に減ってきている。国・道路管理者との連携であるが、国土交通省地方運輸局と情報をやりとりしながら連携している。街頭検査については、県警や国土交通省地方運輸局と連携して実施しており、県が街頭検査をしているというのではなく、国が街頭検査で止めた車に対し、県も条例の違反がないかということの確認を連携して取組んでいる。

（福永委員）

今大久保委員や石井委員からあったことであるが、阪神高速３号神戸線から５号湾岸線に乗り継ぐことが問題である。岡山以西の車が通過する時、みんなここで降りるため、１か所に交通が集中する。基本的にディーゼル自動車は、NOx は問題なく、PM に問題があると認識している。規制、規制というよりも、これを避ける方に考えられないか。排出する側としては、３号神戸線から５号湾岸線にスムーズに乗り継ぎをできるということを構築してほしい。迂回をするという余分な考え方をするよりも、３号神戸線と５号湾岸線をジョイントすることにより、流れをスムーズにすれば排出もへる。先ほど、８トン以上の車が排出の大部分だと説明があったが、分散すると輸送効率が悪くなる。また、８トン未満の車を使用すると、逆に増えはしないか。

（水大気課主幹）

８トン以上を８トン未満に変えた時にどうなるかということであるが、平成 20 年度に見直しを行った時にはその辺を考慮することは非常に難しいということで、条例をやめた場合に構成率がどのように変わるかという点については考慮してシミュレーションは行っているが、あくまでもシミュレーションであるので、事業者が実際にどのように考えて、どのような排出量になるかというのは、予測をする上では非常に難しい。今回見直すに当たり、例えば条例をやめた場合、どのような車がどの程度走るかという構成率を考慮しながら検討したいと考えている。

（水大気課長）

条例をつくる時に、摩耶ランプの乗り継ぎの部分については課題になった。このため、測定局を置いて測定を行っている。それ以前からも混雑していたのではないかと思うが、なかなかこの部分を結ぶのは難しいと聞いている。もう１つは、５号湾岸線の西伸ということで、六甲アイランドからポートアイランドを抜けて３号神戸線と結ぶという計画は、相当大規模な工事にもなり、なかなか進んでいないというのが現状である。

（福永委員）

京橋から湾岸線に入るのがスムーズであるということを国土交通省にも話しをしたことがあるが、いい話だとしながらも全然話しは進んでいない。県としては、その辺の考え方はあるのではないか。

（水大気課長）

いろいろな構想や検討はあるが、残念ながら自動車専用道路のままでアクセスできるようにはなっていない。今のところ、５号湾岸線の西伸という方向であると見ている。

（福永委員）

規制は守るが、規制、規制というのではなく、それをもっと避けられる方法を考えてほしい。

（山口部会長）

ロードプライシングがうまくいっていないという新聞報道があるが、うまくいっていないのはどのような原因があるのか。

（水大気課課長補佐兼交通公害係長）

阪神高速５号湾岸線を使って大阪に向かう場合、料金が半額程度で行けるということで、大型車両を５号湾岸線に誘導するために、料金格差を設けるのがロードプライシン

グの考え方であるが、阪神高速道路の担当から聞いた話しでは、港の方向に行くと、結局大阪市内に入るのに北上するか、大阪市内の阪神高速を使うということになり、料金は安いが、結局は遠回りになり、使い勝手が悪いため、なかなか進んでいないというコメントをもらっている。

（福永委員）

これから先、阪神高速は距離制になる。事業者としては、料金が安くなっても距離が伸びるため、使いたくないということになる。

（３）今後の進め方について

今後の審議については、山口部会長の提案により、専門の委員による小委員会を設置し、シミュレーション等を行い、将来環境濃度の予測について調査・検討を行うこととされた。

同小委員会の委員には、山口部会長より、小谷委員、小林委員、西村委員、山村委員が指名され、小委員会の委員長として山口部会長が兼務することとされた。

今後のスケジュールとして、事務局（水大気課課長補佐兼交通公害係長）より４回程度の小委員会を開催した後、11 月を目途に答申をいただく予定である旨説明された。

閉　会（１５：００）