

平成23年度 兵庫県環境審議会大気環境部会
ディーゼル自動車等運行規制あり方検討小委員会（第2回）会議録

日 時 平成23年8月26日（金）15：00～17：00

場 所 兵庫県中央労働センター201号室

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 小委員会委員長 山口 克人 委 員 小林 悦夫
委 員 西村 多嘉子 特別委員 小谷 通泰
特別委員 山村 充

欠席者 なし

欠 員 なし

説明のために出席した者の職氏名

水大気課長 森川 格 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（15：00）

冒頭、森川水大気課長から挨拶がなされた。

藍川主幹から委員5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。

前回の小委員会から資料の修正を行った箇所について事務局（水大気課主幹）の説明を聴取した。（参考資料1，2）

（ 主な発言 ）

（山口委員長）

自排局で今回の予測対象となっている局が42局、一般局が49局となっているが、局数は違ってよいのか。

（水大気課主幹）

一般局と自排局は測定地点が異なるため、数は異なる。

（山口委員長）

SPMの図を資料に載せると説明があったが、前回の解析モデルについて、今回は実測値

外挿モデルであるとしているが説明が入っていない。モデルの説明は追加されるのか。

(水大気課主幹)

現時点では詳しい説明は資料に記載されていない。簡単に示したものが参考資料1の7ページであるが、もう少し詳細に説明を加える。

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) 大気環境濃度シミュレーションによる濃度予測について

(2) 平成24,27年度の条例廃止ケースの検証

審議の参考とするため、シミュレーションの進め方について事務局(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)

(主な発言)

(山口委員長)

資料1の5ページにある自動車からのNOx排出量が、平成21年度比で平成24年度に13.7%減、平成27年度に25.6%減となっているのは大きい。しかも、これは条例を廃止した場合となっている。

(小谷委員)

グラフにした方がわかりやすい。

(山口委員長)

疑問点については、推計方法も検討して考え直すということか。

(水大気課主幹)

現時点では、あるスキームに従って計算したという状況であるが、そのスキームの中で、例えば、数値として大き過ぎると感じるようなところがある。資料1の4ページでは、バスの平成24年度のポスト新長期規制車が20.1%になっているが、細かく見て、どのようにして20.1%になるか等をもう一度精査して、その中にどれくらい不確定要素が含まれているかということ洗い直して、これにどのくらいの幅があるかということを見直す必要があると考える。

20.1%についてはバスなので、排出量としては結果的には大きくはないと考えるが、大きく効くのは普通貨物の7.6%であり、排出量としては大きく効いてくると考えられる。20.1%は感覚的に1年後に本当に走っているかという感覚からは離れているし、7.6%という方が走行量では効くので、そこをさらに精査することが必要であると考えている。

(山口委員長)

もう一つ、スキームを変えないということは、平成21年度から平成24年度にどのくらい増えるということを考えるということか、それともスキームそのものを考えるのか。

(水大気課主幹)

スキームを考える上で、定量的に表現できるかどうかということが必要である。定量的に表現できるものもあれば、定量的に数字で落とし込むことが難しい部分もあると思

うので、定量的に落とし込むことが難しい項目については、定性的に「こういう不確定要素がある」ということを踏まえて、どのくらいの幅で設定してみたら、どれくらいになるということも必要であると考え。

(山口委員長)

ここでいう 20.1%というのは、幅がある要素も含めて1点で出しているの、その辺も含めて考えるということか。

(水大気課主幹)

プラス側に振れる要因もあれば、マイナス側に振れるものも誤差要因としてある。それらを含めて、プラス方向だけに考慮するものであれば、プラス方向だけ考えればよいし、両方もあり得るのであれば、プラスマイナス何パーセントという設定の仕方もある。

(山口委員長)

20.1%中心として幅で出てくるということか。

(水大気課主幹)

そのような方法もあると思う。

(小林委員)

資料全体がどのようなストーリーで、どう問題を組み立てているのかよくわからない。組み立てのストーリーをどこかにつくって、例えば、今の状態で車が動いている中で、条例を廃止した場合、規制地域内の車の走行量が増えるのか、増えないのか。増える場合は、規制されていた車で迂回していたものが規制地域に戻ってくるのか。もう1つは、規制されているために来なかった車が来るという2つのストーリーがある。規制を廃止した場合に、「増える」というストーリーがどのくらい計算できるか。それによって排ガス量は増える。もう1点は、逆に、今行っている NOx 規制が進んできたために、各車種の排ガス濃度が下がっていくので、規制対象を外してもその削減量の方が効果的に効いてくるのであれば、条例を廃止しても十分対応ができるということになるというストーリーの中で対比しないと、単に数字だけ並べてもよくわからない。

(山口委員長)

表 1.1 に載っているのは走行量の増え方ということか。

(小林委員)

これは、将来予測であって、条例の有無は関係ないということではないか。これは延べ走行距離で計算されているが、本来は、絶対値として増えるか減るかということを考えるべき。走行距離が増えるのが規制対象車種なのか、規制対象外の車種なのかで変わってくる。

(水大気課主幹)

各区分別の走行量は、表 1.1 であり、図 1.1 のスキームに従い、新たな将来交通量需要の推計に基づいて、平成 24 年度と平成 21 年度、あるいは平成 27 年度と平成 21 年度の伸び率を掛けて出したものである。したがって、ここでは条例の廃止や継続は考慮していない。

(小林委員)

一番重要なのは、述べ走行距離が出ているが、これに対して、比率しか書いていない

が、延べ走行距離について、規制区分別の走行距離が現状でどうなのか、それが将来どう伸びるのか、伸びたものに対して条例をやめてしまえばどう変化するのかということだと思う。条例を廃止したことによって、規制対象外の車両数が増えるのと、逆に、将来規制が強化されたために、自動車単体の排ガス量が下がることによる効果の方が優先されるのかということである。将来の NOx 規制による排ガスが下がるのが優先するというのであれば、条例を廃止しても問題はないが、条例を廃止したことによって、排出濃度の高い車種が地域内に入り込む部分が多ければ、条例はやめられない。その判断をすればよい。

今、国の方でも、自動車 NOx・PM 法を廃止するか、廃止しないかが問題となっており、ディーゼル自動車の排ガス規制がどんどん厳しくなって、NOx・PM 法による規制地域をつくらなくても環境基準がクリアするのであれば、自動車 NOx・PM 法は要らないということである。

(小谷委員)

私の理解では、表 1.1 の平成 24 年度と平成 27 年度の車種別走行量は、平成 21 年度に対する伸び率をもとに算定されたものであり、条例による規制の有無とは無関係である。

何によって排ガス量が変わるのかということ、規制対象となっているバスと貨物車などの車種別に、車齢の古い車両の構成比率が変わることによってである。規制を解除すれば、規制がかかっていない地域と同じような車両の運用のされ方になるため、古い車両が走行し、環境が悪化するということだと思う。

一方で、規制が解除されたことにより交通量が増えるという要素は入っていない。バスや貨物車の規制対象車種で、現行では規制を避けて迂回しているものが規制区域に戻ってきて交通量自体が増加するということは考慮されていない。これを予測するとなると技術的みて必ずしも容易ではない。

小林委員が言われたように、排ガス規制が厳しくなれば、条例で規制しなくても、自ずときれいになるだろうが、それはいつかわからない。

今、貨物車について規制地域内を見ても、短期規制と短期規制以前の車両の構成比が平成 21 年度で 10% であるのに対して、規制地域外では 17.8% である。したがって、条例による規制の効果で約 8% 程度少なくなっていると見ることができる。条例が廃止されると、平成 24 年度は規制地域内で 10% だったのが 13.4% に増え、規制地域外では 17% から 14% に下がる。そして、平成 27 年度になると、両地域で 10% 程度とほぼ同じくらいになる。この 10% になった時に、全体として環境基準を満たしているのか、満たしていないのが問題である。

また、このまま規制を継続すれば、平成 24 年度に 13.4% ということではなく、もっと低いレベルで推移することとなる。平成 27 年度でも 10.3% よりももっと低いレベルになることも期待できる。規制の有無によって車齢構成が変化するわけで、古い車をどれだけコントロールできるかが重要である。

(小林委員)

条例規制を始めた時に規制地域外に拠点を移した事業者があるかどうかであるが、規制地域内にあるトラックターミナルが、規制ができたために規制地域外の例えば神戸市

北区や三田市にある輸送拠点に移した事業者があるのか。もしあれば、条例を廃止したら戻ってくる可能性がある。そのことは、ないならないで説明しておいた方がよいと思う。そうすると、車種変更だけで議論は済む。

(水大気課長)

いろいろな変動要因があって、定性的に考えて、条例規制区域内では車が増えるだろうと思う部分があったとしても、それを数値としてどう入れることができるかが課題であるため、この計算はそれを考慮していないということを明確にしなければならないという状況である。

(小林委員)

条例規制を始めるといったときに、運送業者から、「そんなことをすれば、地域内にある拠点を地域外に移すことになり、その地域での経済が落ちる」といわれた。それに対してはどう考えるのか。

(水大気課長)

トラックターミナルの本拠の移転は、登録できないという問題であるので、どちらかという、条例規制ではなく、自動車 NOx・PM 法の影響であると考えます。

(小林委員)

そのことをいっておかないといけなのではないか。例えば、水質総量規制では、実際に規制を始めた後に移転した工場はないが、工場が移転するといわれた。

(水大気課長)

水の総量規制は、そこに設置することによって問題が起こるが、今回の運行規制は、それとは違うと考えている。むしろ、自動車 NOx・PM 法の登録規制により本拠の移転等が起こったということなので、条例の規制により本拠を移転しても意味がなくなる。この地域に入って来られなくなるということなので、効果があるのではないかとということではないか。

もう1つは、予測をしているのに、いろいろな要素があって、交通量が変わるのではないかとということもあるかもしれないが、それをどのように数字に入れることができるかということについて、小谷委員からもなかなか難しいという意見があった。また、平成21年度は、リーマンショックの影響があり、本当にこの年がベースでよいのかという問題もある。例えば、水質の窒素の排出量で見ると、平成21年度は落ち込んでおり、今、窒素の総量削減計画を検討しているが、平成26年度を予測して企業にアンケートをとると、むしろ増えるという回答や、相当量回復するという回答が見られる。そういうことも配慮されていない。交通量が全体として景気の変化でどうなるかということとは加味していない。できなかったというのが現状である。そういうことを数値として入れる方法があるのか、あるいは、この結果をそういうことを含んだものとして評価する、数字ありきではなく、数字をそういうものとして評価するということを整理したいということについて、ご指導いただきたい。このようなことを数字として評価せずに、ポスト新長期規制にどんどん車が変わって行って、下がるという数字を示すのはいかがなものかと考えている。それが、数字の見方として、1年で10%も増えるかということである。要素を環境という安全側に考えた時に、大丈夫であるという数値の積み上げになってい

るのかという点もあるので、ご検討をお願いしたいということである。

(小林委員)

条例を廃止しても、継続しても、どちらにしても、継続するとした場合には、運送業者にそれなりの説明をしないとイケないし、廃止するとした場合には、住民に説明するストーリーが必要。それをうまく組み立てていかないと、ご説明いただいたのを聞いている限り、数値でごまかされて、数字で答えを出してしまう。そして、数字で地元の方の方に説明ができるかということをお頭において議論しないとイケないかと思う。

(山口委員長)

表 1.1 は、車種が変わるということによって、走行距離は変わっているのか。

(小林委員)

走行距離は変わっていない。走行距離の中の車種が変わったという想定である。

(水大気課長)

走行距離そのものは、平成 21 年度から 24 年度、27 年度にいくにつれて変わっている。

(山口委員長)

平成 24 年度の構成は、車種が変わると、どう交通量が変わるのか。

(小谷委員)

規制の有無と、表 1.1 の算出結果は直接関連しない。

(山口委員長)

例えば、バスでいうと、183 百万台 km/年という数字があるが、平成 24 年度で 182 百万台 km/年となっていて、これは変わらないということだが、ポスト新長期規制のバスの率が増えるとどうなるのか。

(小谷委員)

各年度における各車種の走行量は、この表に示されたとおりで変わらない。

(山口委員長)

構成は変わるということではないのか。

(小谷委員)

車種ごとに車齢の構成が変わるということである。

(山口委員長)

バスはバスで走行距離は変わらないが、新しい車で走るか、古い車で走るかということか。

(小谷委員)

そのとおりだと思う。

(水大気課長)

総走行距離も変わるのではないかというご指摘もあったが、それを数値化することは難しいということである。

(山口委員長)

これに基づいて、パーセントの議論にいきなり入ったが、走行距離をどう割り振るかということであれば、率をどうするかということになるか。

(小谷委員)

規制があれば、車齢の古い車は使われないが、規制がなければ、古い車が使われるということであろう。

(山口委員長)

率が高いか低いかという議論はどうか。

(小谷委員)

何がどのように高いかというところはわからないが。

(山口委員長)

ポスト新長期規制があと1年で20%になるのかどうかという点についてはどうか。

(小谷委員)

これは、着実に車が更新されていくとすれば、ルールどおりに計算をやれば確かめられるはずである。

(山口委員長)

幅があるということについては、どういう方法で決めたかということがわからないから、これを基本にして振るだけであれば、例えば20.1%を基準にプラスマイナス何パーセントかを考えるとよいということになるのか。

(水大気課主幹)

20.1%については、ある一定のスキームに従って計算するとこの数値が出てきたということであるが、そのスキームは、資料1の2ページにしか書いていない。参考資料1の中に、詳しくそのスキームを書き込むことにする。

(山口委員長)

走行距離は変わらないということでのいいのか。

(小谷委員)

それを予測しようとするのが難しい。小林委員が言われたように、条例による規制をかけた時に、どの程度交通量が変化したのかは確認しておいた方がよい。

(小林委員)

結局、今の計算のシステムからいくと、交通センサスのデータでそこまで予測できないし、データがない。

(小谷委員)

条例による規制を避けるために迂回していた車両が、規制がなくなればどれだけ戻ってくるかということが問題である。

(山口委員長)

それは、車種の構成の変化ではなく、絶対量の問題ではないか。

(小谷委員)

規制対象外の車両は変わらないが、規制対象となる8トン以上の車両台数が変わるのか変わらないのかというところを把握できないか。

(小林委員)

それを本気でやろうと思うと、実測データとしてカメラで検査を行っているが、コンピュータで読み込んでナンバープレートを全部数えられるようになっているが、それが規制対象車種かどうかを確認して数字を出すという作業をしないといけないが、環境省

はそのような調査を行っていないため、データの入れようがない。現実には、私自身もコンサル会社のデータ解析もやったことがあるが、多額の費用がかかり、大赤字を出したことがある。それと、説明の根拠にしては、この表 1.2 の見方がわからない。例えば、ナンバープレートと書いてあるが、何を言いたいのかわからない。

(水大気課主幹)

構成率を出すところは、計算の中で重要な部分であるので、小林委員からご指摘のあった 2 ページの部分については、現状の設定方法は、参考資料 1 に簡単に書いてあるが、わかりやすく示させていただきたい。将来の部分についても、資料 1 の 2 ページの (2) に書いてあるが、これだけではわかり難いため、図示等を工夫して書きたい。

(小林委員)

後の拡散計算はほとんど誰も関心ないので、単純に計算したら終わりであるが、一番問題で政策に反映されるのは、ここである。このところをもう少し詳しく説明しないとイケない。また、規制を廃止した場合に、よそに拠点を移した事業者が戻ってこないなら、戻ってこないという説明が必要である。

(山口委員長)

182 百万台 km/年が条例を廃止しても変わらないという前提であるのはわかるが、廃止したことによって増えてしまったということはないか。

(小谷委員)

厳密に言うと、シミュレーションをするとできないこともないが、そこまでする必要があるかどうかという判断は求められる。もし排ガス量の変化が、マクロとして車齢構成の変化から捉えられることができるのなら、それを前提として議論しても大きく間違えることはないように思う。

規制があってもなくても、8 トン以上の貨物車は使われているわけであり、規制がなくなったから 8 トン以上の車が急に増加するかというと、そうではないように思う。規制があっても使わざるを得ないからそうした車両が使われているのであるとも考えられる。しかし規制がなくなると、古い車が運用される可能性はあり、車齢構成が変化するということは十分に考えられる。

(水大気課長)

規制地域に流入する車は、いい車で来てもらっているが、条例を廃止すると車齢構成が変わるということになる。もう 1 つは、運行規制であるので、迂回しているかどうかということである。その分が増える可能性について、その数字を出すのは難しいので、その部分は変えないということにした場合しかできていない。ここでは、自動車 NOx・PM 法対策地域内の車種別構成率しか載せていないため、運行規制の中の車が増えるか増えないかという議論はなしにして予測している。

(山口委員長)

それでいいのかという疑問が出たときに答えないと、それでいいということにならないのではないか。

(水大気課長)

それをどう答えるかという問題がある。

(山口委員長)

条例をなくしたからといって、急に8トン車が増えるということは考えられないということの説明しないと仕方がないのではないかと。

(小谷委員)

これについて予測するとなるとなかなか難しい。

(水大気課長)

運行規制地域内の交通量そのものを考慮する必要があるのではないかと意見をいただいたが、できていない。

(小谷委員)

規制が始まった時に、周辺の道路で規制対象となった車両が増えたのかどうかは見ておいた方がよいのではないかと。

(小林委員)

平成21年度の交通量は実測値か、予測値か。

(事務局)

平成17年度の交通センサスを基に伸ばした推計値である。

(水大気課長)

前後の1年1年でセンサスをやっていたらよいが、ロードプライシングなど、別の対策も行われており、そのような他の要素のない条件下でのセンサスのようなものがあれば、かなり傾向は出るだろうが、実際は難しい。

(小林委員)

平成17年度の次のセンサスはいつやっているのか。

(事務局)

平成22年度であり、もう間もなく出ると聞いている。

(小林委員)

本来は、条例制定前後でどう変わったのかを見るべき。それで変わっていないのであれば、条例の効果はないということである。

(小谷委員)

条例の効果はある。車齢の古い車は、条例による規制地域内で明らかに減っている。だからこそ、環境は良くなってきている。

(山口委員長)

条例を廃止することによって走行量は変わらないという前提で、車齢構成がどう変わるかという議論にするということかどうか。その中で、表1.3の構成率についてはもう一度見直すこととしてはどうか。

(水大気課主幹)

最初に精査したいと申したのは、変動要因がどのようなものがあるのかということを含めて考えたいということであるが、車齢構成については考えたい。

(山口委員長)

表1.1は、できないからというのは説明が難しい。

(小谷委員)

マクロな予測とミクロな予測が混ざっているから説明し難い。マクロに見ると、表 1.1 のようになるということだと思う。

(山口委員長)

その考え方からいうと、条例は関係ないということになる。

(小谷委員)

マクロな交通量に対して、条例がどのくらいの影響があったかということである。ミクロな視点で1つ1つの道路をみていくと、影響はあるのかもしれない。

(山口委員長)

資料 1 の 1 ページの交通量は、条例規制地域内の走行量か。

(水大気課主幹)

記載が不十分であるが、ここで示している交通量は、自動車 NOx・PM 法対策地域内の交通量である。

(小谷委員)

車齢構成の変化のシミュレーションと割り切るのも一つの考えである。まずは、マクロにでも算出された結果がないと議論が進まない。

(小林委員)

表 1.3 は、条例規制がかかっていなかったらこういう比率になっていたというのが一番わかりやすい。同じ地域で条例がある場合となかった場合の比較をしたい。

(小谷委員)

これは、条例による規制地域外の比率しかない。

(小林委員)

条例規制地域内・外と書くよりも、条例規制があった場合・なかった場合と書けばよいか。

(事務局)

それは間違いになる。地域が違うため、交通需要が違う。

(小林委員)

条例があることによって、どこがどう変わったか。逆に言うと、条例をつくっていなかったらどうなっていたかということである。

(事務局)

考え方としては、地域外の車種別・車両別構成比というのは、車種の中でもさらに細かい重量区分があるので、重量区分は地域のことを反映して、車齢構成だけ地域外のものを使って推定することは可能であるが、本当に条例がなかった場合のものかどうかというのはわからない。あくまでも試算ということで、このくらいずれるという想定はできると思う。

(小谷委員)

その方が説得力がある気もする。

(事務局)

条例規制地域の方が車が重いので、割合としては、古い車が戻ってきたとしても、条例規制地域外の数値に近くはなるが、条例規制地域外の数値までにはならない。

(小谷委員)

シミュレーション結果では、条例規制地域内の平成 21 年度の構成比が、短期以前、短期のそれぞれで 3.1%と 6.9%となっているが、実測すればどうなるか。

(事務局)

平成 21 年度は、保有台数とナンバープレート調査から計算したものであり、ほぼ実績値と考えていただいてよい。

平成 24 年度と平成 27 年度は、これから推計しているため、そのところが 2 ページの(2)のところでどのように計算したかということが、表などであっさり説明してしまっているため、フロー図等を示した上で、道筋を理解いただけるような形で次回にお示しする。

幅については、これから新しい車がどれくらい増えるかどうかというのはあるかと思うが、将来予測をするにあたって、バスはナンバープレート調査のサンプル数が少ないため、不自然な形にもなっており、古い車がどんどん新しい車に変わっていったという状況になっているため、少ないサンプル数を実測だからといってそのまま適用するのではなく、モデル化するような形で自然な形で代替するように修正したい。4 ページのところで、ポスト新長期が 20%ということになっているが、この 20%というのは、3 ページの平成 21 年度を見ると、短期規制の 19.9%と短期規制以前の 1.4%がそのまま替わっていったというイメージになってしまっているため、現実的にはありえないと思うため、何らかのデータを入れるなり、もう少しスムージングすると現実的な数字になるだろうと思う。一方、普通貨物については、ナンバープレート調査を重要視しており、サンプル数も十分あると思うので、確認してみるが、もしおかしいところがあったとしても、数字的にはあまり影響はないと考えている。バスのところは見直しの余地があると思うが、全体的な排出量は、バスが 2、3 割変わったとしても、全体の排出量はあまり変わらないため、今回お示ししている濃度の予測結果のところは、0.01 ぐらいのオーダーでしか変わらないのではないかと考えている。

(山口委員長)

5 ページに平成 24 年度 13.7%減、平成 27 年度 25.6%減と書いてあるが、このくらいと考えてよいのか。

(事務局)

場所が変わったからといっても、13.7%が 13.5%になるぐらいのイメージで、それが濃度になると、ほとんど変わらないというイメージである。

(山口委員長)

濃度の話であるが、今の話でいくと、7 ページのところでは、平成 24 年度では 4 か所、平成 27 年度では 1 か所が超過するとなっている。

(小林委員)

これはこれで精査する必要があるが、1 点が環境基準を超過した場合、その 1 点をクリアするために規制を強化するか、継続するか、それは、道路構造上の問題として、そちらの問題として動かすのか、最終的には判断が必要である。

(山口委員長)

それはこの小委員会では難しいのではないか。

(小林委員)

環境省でも同じ話があり、自動車 NOx・PM 法をどこまで評価していくかという議論の中で、最終的には何か所が残るだろうといわれている。それは単体規制ではなく、道路構造上の対策として行うしかないのではないかということである。それを全部とすると、その2点か3点のために自動車単体の規制をもっと厳しくしなければならないという状況になる。

(山口委員長)

その場合は、条例を続けるかどうかということだが、これは審議会ではなく、行政判断ということではないか。1点のために条例を続けるかどうかという議論でよいか。

(小林委員)

超えたところの実際の自動車走行状況を見て、渋滞が起こっているから高いのだとしたら、単体対策ではないと思う。

(水大気課主幹)

小林委員からご指摘のあった、国の NOx・PM 法の対策の中で、最終的には何点が残るだろうということであるが、国の基本方針は平成 23 年 3 月に変更されたところであるが、平成 32 年度で環境基準の確保、平成 27 年度で測定局において環境基準を達成するよう最善を尽くすと方針が示されている。国の NOx・PM 法の目標の中で、残る点が観測局なのか、あるいは環境基準の確保と掲げているので面的な評価も考えている。今回、条例のあり方を検討していただく中では、今の時点では、測定局において環境基準を満たしているかということを考えているが、どこが残るのかということを見ると、観測地点が達成しているからといって、沿道がすべて達成しているとはいえないと考えている。特定の交差点では高くなるということもあるだろうが、条例を厳しくしたからといってそこがすべてクリアされるまで条例を続けるかということについては、小林委員からご指摘のあったとおり、ある時点から別の問題に移るということも考えられる。今の時点では、測定局でしか評価していないため、測定局で達成だから条例はやめる、あるいは、1局残るので条例を継続する、あるいは、1局残るので、条例とは別の問題として考えるということ測定局だけで判断するのは、ある意味では危険かと感じてはいる。

今の時点では、あくまでも測定局での推計値を示しているが、条例を続けていく上で、特定交差点というのものもあるだろうということも含めて考える必要があるということ、事務局でデータを示したい。

(水大気課長)

部会において測定局だけでなく、沿道の環境も含めて評価するという考え方は示している。

(山口委員長)

前回、評価点で評価したが、今回、面的の評価は必要か。

(水大気課長)

部会の方で、数値として計算するのは、評価点であると説明させていただいた。

(山口部会長)

やるとしたら、シミュレーションをして濃度を予測しないといけない。

(水大気課長)

できるかどうかということ事務局で検討している。

(山口委員長)

難しいと思うが。

(水大気課主幹)

難しいというのは、予測結果を示すのが難しいという意味であるか。

(山口委員長)

交差点を考えると、交差点の中心で考えるのか。ストリートキャニオンの中は、濃度を予測するのは難しい。

(水大気課長)

交差点の中ではなく、交差点に面する場所も考慮する必要があると考えているが。

(山口委員長)

観測点に相当する点を増やすだけでは無理だろう。

(小林委員)

平成 24 年度にしても、条例廃止時の構成比率が出ているが、条例を廃止しない場合の構成比率がほしい。この 2 つの結果で、実際に環境基準を超えた場合、条例が廃止されたことによって超えているのであれば、条例が有効に効いているため、廃止しないでよいということになるが、条例があってもなくても越えない、あるいは、条例があってもなくても超えるということであれば、条例の効果はないということになる。越えている場合は、条例を継続するという理屈はあるが。

(山口委員長)

いずれ、条例継続のケースもやるのではないのか。

(水大気課長)

条例継続ケースは予測を行う。

(小谷委員)

車齢構成比については、貨物車だけマクロに見てみると、平成 27 年度で規制を廃止した場合、規制対象区域内と外で同じレベルになるということである。ただ、平成 27 年度において環境基準を満たしているかどうかは、非常に微妙である。

(事務局)

環境省で行っている予測では、信号のある交差点で排出量の多くなっているということで、官民境界から 5 m 離れた地点でシミュレーションを行っている。これは、10mメッシュのイメージで中心地点をとっているが、なぜ 10mかというと、日本の家屋は、平均的に 10m x 10m の 100 平方メートルの家が多いということから、その中心ということで 5 m x 5 m のところで予測を行っている。

(山口委員長)

高さは何メートルで予測しているのか。

(事務局)

高さは、顔の位置ということで、1.5mで行っている。

(山口委員長)

建物は考えられていないのか。

(事務局)

建物の形状は考えられていないため、実際 100ppb と予測されたからといって、そこに住んでいる人がその濃度を吸っているわけではないと思うが、少なくとも、そのくらいの濃度があるというのはいえろと考えている。

(山口委員長)

三次元的に考えると、信号の付近で山ができるということか。

(事務局)

そうである。交差点近傍を見ると、5 m × 5 m ぐらいのところも相当高くなる。ただ、個別の交差点でみると、幅が広かったり、歩道があったりするので、予測地点が下がることもある。基本的に、平成 27 年度は環境基準の確保、これは平成 32 年度になっているが、条例は平成 24 年と平成 27 年度になるので、さらに 5 年後を見ているが、現行の基本方針の変更では、こういうところについて、対策地域全域では、人が住む可能性のあるところについては、このような方法で検討を進めている。

(山口委員長)

法律の中のリストに入っているのか。

(事務局)

計算式を作ってやっている。NOx マニュアルでは、あまりにも細かいのでスケールが合わないが、環境基準を考えると、現状では計算上難しい。あくまでも出てくるのは計算値であるので、実際はそんなに高くないのではないかなという意見もあると思うので、8 月末に向けて、環境省の調査の中で、簡易測定を行い、その結果と比較し、もしある程度再現性が取れるのであれば、そのままこの計算結果で予測式を使用してもよいだろうと考えている。

(山口委員長)

今回、その予測はやるのか。それだけの予算はあるのか。

(水大気課長)

直線のところの測定局で満足していても、交差点付近で問題があるということであれば、総合的な対策を取る必要があるため、できれば、予測を行って、定常的な運行をしているところのポイントだけで環境基準を満足したからといって大丈夫とは言い切れないのではないかと考えている。ただ、1箇所問題があって、その対策が別にあるという考え方もあるとのご指摘もありますので、できたらデータを見ていただいて、ぜひご意見をいただきたい。

(小林委員)

環境省もそうであるが、議論しているのは、1つは単体規制である。これで全体を下げようとなる。その次は局地対策として自動車 NOx・PM 法による地域規制を行う。それがクリアして、まだ残っている部分は、道路構造上の問題として、そちら側で対応してもらおう。それが、環境省が考えているストーリーである。今、シミュレーションがどんどん細かくなっていき、最終的には道路構造上の問題になるため、立体的なシミュレーシ

ョンを行わざるを得ない状況になっていくが。

(山口委員長)

前回の検討では、1点だけ打出の自排局で基準を超えるため継続ということにしたが、1点では道路構造上の問題とすると、今回は変えてもよいが、変えるということか。

(水大気課長)

前回は、打出の1か所だけ超過していたが、国土交通省の測定局は考えていなかった。

(山口委員長)

前回と同じ考え方ならば、1か所でも超えたら条例を継続するというのが前回並みである。

(山口委員長)

今回、こういうところを評価点に入れるということになると、超えても条例をやめるとうこともあり得るということか。

(水大気課長)

例えば、他全部が達成で、ある1か所の大きな交差点だけが問題で、別の方法で対応するという答えもあると思う。必ずしも1箇所超過したら全部を続けるということになるとは限らない。

(小谷委員)

条例による規制対象車両が存在しなくなるのであれば、明らかに条例は要らないとなるが、条例で規制している対象車種がなくなるのは何年度になるのか。

(水大気課主幹)

はっきりゼロになるというのがこの年というのは難しいが、今の車の耐用年数を考えれば、ある程度はわかるのではないか。

(山口委員長)

平成27年度よりもっと先か。

(水大気課長)

遠方へ行くのには新しい車を使うので、長距離便は新しい車が多いと考えられるが、自動車NOx・PM法の対策地域外では、1年前の統計であるが、40%程度適合しない車が存在しているということは、当初、条例規制を始めた時に想定していたよりも、古い車はたくさん残っているという印象である。

(小林委員)

環境省の報告書でも、初め想定していたよりも、車齢の古い車が結構走っているといっている。結局、大手の会社が放り出した車を、もっと小さい会社が使っている。大手側が不要で手放した車を代替することで想定していたが、実際は、それを下取りして使っている会社が結構あるということになっている。

(水大気課長)

それが長距離でくるかどうかということは別の問題であるが、なくなってしまったかという、そうではないという感覚はある。先ほど、甲子園の話が出たが、所有するバスが例えば10台あって、5台が新しい車、5台が非適合車だとすると、通常新しい5台の車で操業していても、需要の多い状況になれば古い車も総動員して来るということに

なる。変動要因に入れ難いというのはあるが、その辺はご意見をいただきたい。評価の前提を整理して説明しないと、計算して答えが出たというだけでは大丈夫とはいえないのではないかと考えている。

(山口委員長)

排出量は見直すこと。その上で、次回、シミュレーションの計算も合わせて、どの辺までできそうか。

(水大気課主幹)

多くの意見をいただいたので、どれくらいの時間で、ものによってはできるかできないかも含めて、いつまでにできるかということについて一度検討させていただきたい。できるもの、できないもの、あるいは、できるが時間がかかるので今回できないというものの整理を含めて、たくさんご意見をいただいたので、一度整理をしてご相談させていただきたい。まずは事務局において、今日いただいた様々なご意見について整理をさせていただきたい。

(西村委員)

条例を廃止するかどうかで利害関係が2つに別れる。事業者はコストの問題で判断する。住民は環境で判断する。結局、我々がパブコメで耐え得るだけの資料として何がいるのかということを検討しなければならない。そうすると、不確定要素の問題というのは意外に無視できないということを感じている。それについてはリストアップしていただいて、シミュレーションにどの程度影響するのか、数として出てこないが、不確定要素としての重みはあるという説明は必要ではないか。これからの経済状況を考えてときに、買換えがどんどん進むというような状況になるかはわからないが、だからといって良くなるということ的前提を考えるのはちょっと甘すぎるし、それも不確定要素としてどの程度シミュレーションに影響するのかどうかということも、シミュレーションの数字を触るということではなく、考えるときに触ってみるということが必要ではないか。やはり、東本町交差点などの数字を無視するのは、我々のあり方としては良くないと思うし、できれば、ポイントとしてなぜ高いのかの原因が明確にはっきりできれば、その地点だけの対応策ということが言えるのであれば、はっきりそう言えばよいのだと思うが、今の段階で、そういうことができるかどうか。

結局、平成 24 年、平成 27 年というシミュレーションにそれを考慮する必要があるのかどうかは、考える必要があるのではないか。

(山口委員長)

線源として交通量が変わらないという前提は考えなければならない。マクロとして変わらなければそれでよいといっってよいか。

(小谷委員)

それを前提として認識して、それをどう評価するかということである。

(山口委員長)

廃止することによって量が増えるのではないかということは、そのように思うが、それは前提にはできないか。

(水大気課長)

なんとか入れられないかというリクエストはしたが、なかなか数字としては難しいとうことであった。

(山口委員長)

そうであれば、それも不確定要素ということになる。そうした場合に、そういう前提であるが、もしかするとこうなるという可能性についても言う必要があるのではないか。

(西村委員)

考えていないのかと言われた時に、そうではないということが必要ではないか。

(水大気課長)

数字としては反映していないということをはっきりと言えるように整理しておく必要がある。そうしないと、マクロにやったのに数字だけが一人歩きすることになる。

(山口委員長)

入れていないのはよいが、入れていないようなものの結果に対してものを言うてよいのかという疑問にはどう答えるか。

(西村委員)

仕分けの理由が必要である。入れる必要がないという理由を説明できるか。

(山口委員長)

もう1つは、先ほどから問題になっている1点超えたときにどう判断するのかということである。他の理由とするのか、条例を続けるのか、その辺の判断はどうなのか。

(小林委員)

1点超えた場合、その超えた理由であるが、道路構造上の問題で超えているのか、何の問題で超えているのかで答えを出すということになるのではないか。

(山口委員長)

国土交通省の超えている地点は、なかなか減らないというのは、何の問題で越えているのか原因はわかっているのか。

(水大気課長)

平均値で見ると、芦屋市の打出では減っているが、宮川小学校で減っていないという状況がある。98%値の基準はクリアしているが、ギリギリのままである。シミュレーションするよりも、トレンドで示した方が、傾向が見える場合もある。平成21年度だけ下がっているところもある。それは、シミュレーションだけに頼るのではなく、98%値だけで見ると平均値も見た方がよいのではないかという点もある。

(山口委員長)

98%値は、8個目が上がると一気に上がることになるので、年平均値で議論した方がよいのではないかと思う。

いろいろ意見が出たので、よく整理して、次回説明してほしい。

閉 会 (1 7 : 0 0)