

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条例再検討小委員会（第1回）会議録

日 時 平成20年2月19日（火）17：05～18：15

場 所 兵庫県立ひょうご女性交流館 501

議 題 ディーゼル自動車等運行規制条例再検討に係る大気汚染予測モデルについて

出席者 委 員 長 山口 克人 委 員 西村 多嘉子
委 員 森 康男 委 員 山村 充
委 員 山根 浩二

欠席者 なし

欠 員 なし

説明のために出席した者の職氏名

環境管理局长 菊井 順一 大気課副課長 佐藤 善己
大気課課長補佐兼自動車運行規制係長 大谷 昌平 大気課交通公害係長 石岡 之俊
その他関係職員

会議の概要

開 会（17：05）

議事に先立ち、菊井環境管理局长から挨拶がなされた。

審議事項

（1）ディーゼル自動車等運行規制条例再検討について

審議の参考とするため、ディーゼル自動車等運行規制条例再検討について事務局より説明を聴取した。（資料1）

（ 質 疑 ）

（山口委員長）

府県別の違反車両数で、兵庫県と比較して大阪府の割合が少ないようですが。

（事務局）

大阪府はほぼ全域がNOx・PM法の対策地域になっておりますので、大阪府下ナンバーの非適合車両は比較的少なくなっています。

(山口委員長)

条例の規制対象外の地域で環境基準を超えている場合は、別に対策を考える必要があるということですね。

(事務局)

運行規制の対象地域を拡大するなどそういうことも想定する必要があると考えております。

対象とする地域、車種等を含め、運行規制のあり方についてご審議いただければと思います。

(2) ディーゼル自動車等運行規制条例再検討に係る大気汚染予測モデルについて

審議の参考とするため、ディーゼル自動車等運行規制条例再検討に係る大気汚染予測モデルについて、事務局より説明を聴取した。(資料2)

(質疑)

(山口委員長)

p48 で発生源別排出量が示されているのですが、排出総量の季節・時間帯別の割り振りは考慮されているのか。

(事務局)

工場のように稼働率のパターンがあるものについてはそれに従って割り振りますが、それ以外の発生源でパターンがないものについては、季節変動がないということで設定しています。

発生源別に季節変動等を考慮しているものについては、コメントを追加させていただきます。

(山口委員長)

p60 の濃度予測結果の評価で評価期間ごとの判定条件の表の見方ですが、例えば、年間の全日濃度ではAの判定結果にならないといけないと解釈したらいいのか。

(事務局)

はい。細かく各季別・時間帯別で見ると再現がうまくいっていないところがありますが、年間の全日はA、各季別も全日ではAとなっていることで、今回のモデルで評価はAということになっております。

(山口委員長)

表 5.6.3 で×となっているところはあるが、全体で見ると精度は問題ないということですね。BとかCとかの区別がよく分からないのですが。

(事務局)

多少、再現性がよくないということを表しています。

(事務局)

p69～72の濃度予測結果におけるNOxとSPMの計算結果と実測値との差については、本当は誤差分(a_0)がすべての測定局でゼロとなるのが理想的ですが、今回は四季節・四時間帯区分でのシミュレーションということになりますので、どうしてもモデル上誤差が生じてしまいます。また、測定局の個別の特性に応じて計算値の大小が生じたり、一部の測定局で把握できていない発生源が含まれているということがあり、計算値に a_0 を加えることによって、NOxが再現されるということになっています。将来においても、同様の誤差が生じるということで、平成22年度の計算値に a_0 を加算し、最終的な測定局の評価に使いたいと考えております。

a_0 の説明については通常、将来予測を行う段階で記載させていただくことが多いのですが、今回は現状再現に止まっているために記載していません。将来予測ではでこういう考え方で使用するというコメントを追加させていただきます。

(山口委員長)

将来も把握できない数値が同じというのは理屈に合わない気もしますが。

(事務局)

一つの考え方として、将来の予測値が現在の実測値を10%下回った場合、未把握分も10%減るという考え方が一部の自治体で使われているのですが、同じように減らない可能性もあるため、安全を見て同様の数値で計算することにしています。

測定局の濃度には、排出量だけではなく、測定場所の拡散のしにくさというような要因も入ってきますので、必ずしも排出量と同様には下がらないと思われます。

(事務局)

シミュレーションの計算手順について、大気の拡散のモデルは平成22年度も平成17年度基準の気象で行うということになりますので、将来の予測で変更するのは主に発生源別排出量になります。条例規制に係る分と自動車の発生源をどう推計していくかというところは、今後検討していきたいと思います。条例規制のデータがありますので、それをベースに将来推計を行い、規制を継続していくことで規制地域内の対象車両がどれくらい減って排出量がどれくらい下がるかを算定し、モデルにおいて予測を行い、結果を評価したいと考えています。

(山口委員長)

将来の濃度が基準を超えていれば、パターンを替えて予測を繰り返すということですね。

(森委員)

p61,67に「拡散シミュレーションによる計算値と実測値の関係」を示した図がありますが、一般局と自排局と一緒に回帰しているが、同じモデルで予測されるのですか。

(事務局)

一般局に影響があるのは主に遠い発生源からということで拡散式を、自排局ガスは主に近傍の道路からということでJEA式を使い、測定局と発生源の距離によって別の拡散式で計算しておりますので、モデルは別で最終的な評価を一緒にしているということです。

(山口委員長)

発生源が違うものに対して別の拡散式を使っているだけで、気象等は同じものを使い、測定局の濃度を計算しているのので、分けることはないです。

(山根委員)

平成22年度の予測をするにあたって、新長期規制等の車両の割合がどう推移するのかは、p16にあるような傾向から今後を予測するのか。

(事務局)

基本的にはその傾向でそれぞれの車両の増減を設定したいと考えています。規制が徐々にかかってきますので相対的に古い車は減ってくると思います。

(山口委員長)

運行規制のデータの傾向を基にされるということですが、新しい何年規制とかがありますが、排出量とかは分かっているのですか。

(事務局)

この中では新長期までしか出てきていないですが、平成21年10月から平成21年規制いわゆるポスト新長期規制が始まりますので、それ以降、新車はポスト新長期規制車になるとして設定しようと考えています。

(事務局)

今回いただきましたご意見を踏まえ修正させていただき、次回の小委員会に諮りたいと思います。

閉会(18:15)