

前回幹事会のご意見に対する事務局の考え方について

【質問・意見内容1】

第3回幹事会の資料1の窒素酸化物の排出量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考えています。

【事務局の考え方1】

(1) 車両の保有台数の減少見込みの反映について

自動車NOx・PM総量削減計画の排出量算定に当たっては、国の委嘱による「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」(以下、「環境省検討会」という。)で示された方法に基づき、実施しています。

自動車NOx・PM対策地域のある他都府県でも、原則、この方法に基づいて算定しています。

環境省検討会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、交通量×区間延長による走行量と、車種別の窒素酸化物排出係数から算定することとされています。

このため、他地域の算定量との整合性を図ることから考えても、今回、事務局から提案させていただいた方法が妥当ではないかと考えています。

なお、車両の更新状況については、窒素酸化物排出係数(車種・速度ごとの窒素酸化物排出量(g/km))の算出に使用する「排出ガス規制区分別構成率」が、平成22年度以降の新規登録台数、車齢に応じた減車割合等を参考として、将来の車種別の排出ガス規制区分別(燃料種別、排出ガス規制年別、車両総重量区分別)に設定されていますので、ここで反映されるものと考えています。

(2) 車両の保有台数の将来推計値について

ご提案いただいた保有台数の推移について、

・対策地域内のトラック・バス等(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

(参考:三重県総量削減計画進行管理調査結果)

となっていました。

対策地域内主要地点の大型車交通量については、

・国道23号(川越町高松)の平成17年度の交通量に対する平成22年度交通量は19.1%の減少

・国道1号(四日市市采女町)は25.8%の減少

・東名阪高速道路(四日市JCTから四日市東IC)は49.2%の増加

(参考:道路交通センサス一般交通量調査)

となっています。

これらのデータから、保有台数の減少と交通量の減少は、道路の利用状況によって、必ずしも一致しているとはいえないと考えられますので、三重県としては、走行量の現状値に対して、「環境省検討会」で使用されている走行量の伸び率を参考として将来走行量の推計を行い、上で示した方法で作成した車種別排出係数を乗じて排出量算定を行うことが妥当と考えています。

【質問・意見内容2】

自動車排出量算出（第3回幹事会の参考資料1-1）において、H22 センサスの路線別交通量に走行台キロの全国の伸びを乗じて算出することについては、下記理由から誤った引用であることからその旨、申し入れます。

- ①H17 全国走行キロに対する伸びであり、H22 個別路線交通量に乗じて使用することを想定して設定したものではないこと。
- ②さらに、上記①の結果を特定の県（三重県）の伸びとして、H27、H32 交通量を算出・表現することの妥当性は確認できないこと。

【事務局の考え方2】

将来走行量の推計方法に当たっては、国の委嘱による「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」（以下、「環境省検討会」という。）で示された方法を参考として、実施しているところです。

ただし、交通量の基礎データとしては、近年の経済動向等から、平成17年度の交通センサスより平成22年度の交通センサスが、より現状に近い数値であると考えられるため、三重県としては後者を使用することが妥当と考えています。

したがって、三重県としては、平成22年の走行量の現状値に対して、「環境省検討会」で使用されている走行量の伸び率を参考として将来走行量の推計を行い、車種別排出係数を乗じて排出量算定を行うこととしたいと考えています。