

平成24年度第5回
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 議事録

- 日時：平成24年10月17日（水） 10:00～12:00
- 場所：三重県 JA 健保会館3階 大研修室
- 配布資料
 - ・ 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及び自動車排出粒子状物質総量削減計画（中間案）について
 - ・ 資料2の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（中間案）のパブリックコメントに対する県の考え方について
 - ・ 資料3：三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（最終案）
 - ・ 資料3の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（最終案）修正箇所一覧
 - ・ 参考資料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（中間案）
 - ・ 参考資料2：次期総量削減計画策定のスケジュール
 - ・ 参考資料3：三重県流入車対策検討会議設置要綱

(事務局 永楽副課長)

皆さんおはようございます。まだ、1名お見えになっていない方いらっしゃいますが、定刻となりましたので、始めさせていただきたいとおもいます。

ただ今から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第5回の幹事会を開催したいと思います。私、大気水環境課の永楽と申します。宜しくお願いいたします。座ってお話しさせていただきます。

それでは今年度初めての会議ということになりますので委員、事務局でもメンバーの交代がございました。新しく大気水環境課長に着任しました林から挨拶を頂きたいと思います。宜しくお願いします。

(事務局 林課長)

皆さんおはようございます。今日お忙しい中ご参集いただきましてありがとうございます。私この4月に大気水環境課長に着任致しました林でございます。どうぞ宜しくお願い致します。今回は第5回目となり、今年度は初めてとなりますが、過去4回ほどこの幹事会を開いています。今日ご審議いただく内容は皆様方よくご存知の事とは思いますが、現在の三重県の対策地域内NOx・PM法での大気の状態を若干説明したいと思っております。

二酸化窒素につきましては、近年、国道23号納屋局で、平成16年度以外では環境基準非達成でしたが、この前公表させていただいたのですが、昨年度、平成23年度は環境基準を達成しました。

一方、浮遊粒子状物質については、平成20年度から、平成22年度まで全局で環境基準達成となっておりますが、平成23年度は、黄砂などの影響により全局15局の内6局で非達成となっております。納屋局の二酸化窒素の環境基準達成は平成16年度以来の7年ぶりの達成ですが、今計画の目標である最終年度が平成32年度を見込んでおるわけですが、対策地域全体での環境基準の確保は、昨年度に三重県が行いましたシミュレーション調査では難しいと予測されています。

今後、対策地域の環境基準の継続的かつ安定的な達成に向けて、関係機関と連携させて頂きながら必要な対策を講じていくとともに、引き続き監視測定を行っていく必要があるものと考えております。

今回の第5回幹事会では、7月に実施しました中間案に対してのパブリックコメントを行いまして、その結果を踏まえた今回の県の考え方を示し、最終案を審議いただければと思います。どうぞ、これから2時間程予定しておりますが宜しくお願いいたします。

(事務局 永楽副課長)

ありがとうございました。それでは、年度が替わりまして新しい幹事様が就任されておりますのでご紹介させていただきます。

警察本部交通部交通規制課長 小松雅和様 でございます。

東海農政局生産経営流通部食品課長 妹尾宏明様 今日代理で 前川様です。

中部経済産業局資源エネルギー環境部環境・リサイクル課長 亀井敏之様

鈴鹿市環境部環境政策課長 尾崎明美様

三重県トラック協会専務理事 伊藤信彦様 本日は代理で稲垣様のご出席となります。

なお、本日は、桑名市の 村上課長様、経営者協会 横田専務理事様の 2 名がご都合によりご欠席とのご連絡をいただいております。

本日の会議につきましては、これまでと同様、公開させていただきます。今回の議事要旨、議事録については、幹事の皆様のご了承を得た後、ホームページにて公開させていただきたいと思っております。

それでは、前回の幹事会に引き続きまして、岡本幹事に議長をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

(議長)

岡本でございます。どうぞ、よろしくお願いたします。

それでは、早速議事を進行したいと思います。

まず、事務局方から資料の確認をお願いします。

(事務局 太田主査)

資料の確認をさせていただきます。本年度、N o X ・ PM の担当しております太田と申します。よろしくお願いたします。座って説明をさせていただきます。

資料を確認させていただきます。

事項書の裏面にある配布資料にそって確認していただければと思います。

- ・ 事項所
- ・ 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及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (中間案) について
- ・ 資料 2 の 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 (中間案) のパブリックコメントに対する県の考え方について A 3 用紙
- ・ 資料 3 : 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 (最終案)
- ・ 資料 3 の 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 (最終案) 修正箇所一覧 A 3 用紙 2 枚
- ・ 参考資料 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 (中間案)

- ・ 参考資料 2：次期総量削減計画策定のスケジュール
- ・ 参考資料 3：三重県流入車対策検討会議設置要項

以上を付けさせていただきます。

何か不備等ございませんか、なければ議長お願いします。

(議長)

ありがとうございました。それでは事項書に沿いまして進行させていただきたいと思えます。

まず、議事の(1)のこれまでの幹事会における議論の経緯と、それから(2)のパブリックコメント結果につきまして事務局からご説明をお願いいたします。

(事務局 太田主査)

資料1で、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における議論の経緯につきましてポイントのある箇所をご紹介させていただきたいと思っております。

第1回目が平成23年8月4日に開催されました。

その中のポイントとなることは、(1)現状報告③の自動車NO_x・PM法の基本方針の改正についてご紹介させていただきました。

その内容につきまして下に書いてありますように、平成23年3月に改正された国の基本方針では平成32年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することとし、平成27年度までに監視測定局における環境基準を達成するように最善をつくすこととされました。

第2回目は平成23年10月3日に開催されました。その中で(4)ですけれども、次期計画に盛り込む新たな対策についてというところで、次期計画の目標達成の方途に記載可能な各主体の取り組みについて照会することとなりました。

そして裏ページにいきまして

第3回目が平成23年12月21日に開催されました。

(1)が、対策地域内の窒素酸化物排出量算定結果について、三重県の調査結果により、窒素酸化物の総量削減目標量を示し、その目標量について了承されました。

(3)が自動車NO_x・PM総量削減計画中間案についてということで、各幹事から照会した今後の施策を参考に、計画の目標達成の方途を作成し、その中の2(4)流入車への対応について議論し幹事から了承を得ました。

第4回が平成24年3月22日に開催されました。(2)①自動車NO_x・PM法総量削減計画(中間案)等について、環境省調査結果より、粒子状物質の総量削減目標量が示されたので、計画に記載しました。

②流入車への対応等に係る窒素酸化物排出量算定結果について。窒素酸化物の総量削減目

標量を達成する為、流入車各対策ケースについてお示しをしました。

(3) その他 中間案を取りまとめたので、新年度にパブリックコメントすることで了承されました。

以上で、この資料1のこれまでの議論の経緯について、簡単ではありますが、ご紹介させて頂きました。

そして、引き続きパブリックコメントに寄せられた結果についてということで、まずお手元にある資料2と、A3の2-1、そして、資料3の最終案をみて頂ければと思います。まず資料2、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(中間案)の意見募集された結果の概要について説明させて頂きます。

1、パブリックコメントの実施内容

(1) 意見募集期間、平成24年6月29日金曜日から平成24年7月30日月曜日まで。

(2) 方法、県政記者クラブへの資料提供等紹介させて頂きました。

2、パブリックコメントの結果と対応案についてということで、

(1) 意見数、寄せられた意見10件、1企業、1団体。意見数は10件です。内訳は県民0件、企業4件、団体6件になります。

(2) 意見の内容については、次の資料2-1でご説明させて頂きます。

(3) 番が意見に対する対応状況ということで、寄せられた意見に対する、計画案への反映状況は下記の通りです。

計画案に反映するもの5件、今後対応を検討するもの2件、その他(質問等)3件で、合計10件になります。

次の資料2-1のA3についてご説明をさせて頂きます。ここに注意点が一つありまして、5件ばかり計画案に反映するものがありますが、計画に反映した意見に対する県の考え方、計画に反映した箇所を直接見て確認して頂けるように、資料3の最終案を同時に開いて見て頂ければと思っておりますので、この表の左側に最終案のページ等ということで書かせて頂いております。

この次の項目の最終案の所で、また詳しく説明をさせて頂くのですが、この最終案は、中間案の最初のページにあります「(旧)総量削減計画の実施状況」という箇所を計画の構成等を考えまして、最終のほうに参照編という形で移動させて頂きましたので、ご承知下さい。

まずは1番計画に反映するものの1番からご説明させていただきます。

1番が最終案のページ数にすれば、ページ3、表の2-1になります。

意見者が企業等です、意見概要が「意見の目標値、平成27年度及び32年度の根拠がわかりません、次の点を提示した方が良いと思います。浮遊粒子状物質SPMは環境基準値を既にクリアしていると考えられるが、なぜ更なる削減目標が提示されるのか。」

ということで、県の考え方としましては、「ご指摘を受けまして、表2-1下欄の注意書きには、環境省の調査では、浮遊粒子状物質について目標年度である平成32年度において

対策地域全体で環境基準を超過している箇所は無いと予測されましたので、必要削減量はゼロと考えています。このため、今回示しました目標量は更なる施策実施によるものではなく、これまで実施している対策である自動車排出ガス単体規制などで削減を見込んだ排出量（一次粒子のみ）を参考までに示しています。というように記載します。」ということで、最終案の資料3のページ3の表2-1の下に、注意書きでこの部分を書かせて頂いております。

次、2番です。5ページの表になりますが、次の3番も一緒に説明もさせていただきます。意見概要が計画中間案ページ14、ここでお手数かけて申し訳ないですけれども、参考資料の1で付けさせて頂いた、中間案のページ14も見て頂ければと思います、この箇所に線が引いてある所がいくつかありますが、修正した箇所であると同時に、また次の最終案の修正箇所でもご説明をさせていただきます。修正箇所はこの形で下線が引いてありますので、そこのところまたご注意ください。中間案の参考資料1のページ14にはここが、一次粒子状物質グラフの中と、上の文章中にも記載がありますが、この箇所を指しております。意見概要の続きを読ませていただきます。

「計画、中間案、ページ14には、一次粒子という文言が突然現れるが、PMには一次粒子と二次生成粒子があるが、本計画の対象は自動車由来の一次粒子であることを説明する文言が必要ではないか。」

ひきつづき、回答が同じなもので次を一緒に読ませて頂きます。

「計画、中間案、ページ14に記載の、一次粒子という用語は一般的でなく、粒子状物質のうち一次粒子等が適当ではないか。」

それに対して、県の考え方として、「ご指摘を受け、粒子状物質総排出量内訳、(H21)のグラフ下の注意書きには、粒子状物質には発生源から粒子状物質として排出された一次粒子と発生源からガス状物質として排出されたものが大気中で化学反応などにより粒子に変化した二次生成粒子とがあります。自動車から排出される粒子状物質の排出状況を示すために一次粒子のみを計上しています。」というように追記させていただきます。

また、一次粒子状物質と記載された箇所は、粒子状物質と修正します。というところで、最終案のページ5ですけれども、下線が引いてありますが、一次粒子状物質で修正し、表の下には、注意書きを入れさせていただきました。

そして4番。ページ18、3(3)。ページ20の4(4)ですけれども、団体からで、「目標達成の方途の実施主体に一部事務組合があるが、一部事務組合においても、ページ18、3(3)の公害車の低公害化や、ページ20、4(4)、ノーマイカーデー等の取組を実施している。」というところで、それに対する県の考え方としまして、「ご指摘を受け、該当箇所の実施主体には、一部事務組合を追記します。」

後ほど、次の3番の最終案で詳しく説明させていただきます。

そして、5番目のページ27から33ですけれども、参照覧に移った所の各実施主体の取組です。団体から意見頂きまして、「実施主体の標記において、市町と各主体、県と三重

県、国と環境省、国交省等どのように使い分けているのかをおききたい。」というところで、「三重県と県の表記は、三重県に統一します。市町と各市町の表記は、各市町に統一し、市の表記は、各市に統一します。国と環境省、国土交通省等の表記は、各省名を記載します。」。これらの詳細は、同様に次の最終案3で、ご説明を参照頂くこととなります。

そして次(2)の今後対応を検討するものですが、6番と7番です。これは最終案のページ17、2の(4)、企業等からいただきまして、「対策地域は23号等の幹線道路に他府県から流入車両が多い。県内対策地域の事業者への規制強化だけではなく、関東、関西の都府県、及び愛知県が実施している条例等による流入車両、通過車両の規制強化を行い、排出基準に適合しない車両には、乗入れ規制等の対策が必要。」

続きまして、7番の意見概要です。「伊勢湾岸自動車道の利用者への規制強化又は通過車両の誘導策。①三重県の通過車両を対象とした乗入れ規制、排出規制の強化。②みえ川越ICを降り、23号を利用する通過車に対して高速利用を促進。」。ということに対して、県の考え方としましては、「窒素酸化物の排出量の多い普通貨物車などの大型車で、対策地域外から流入してくる排出基準非適合車の窒素酸化物排出量の割合は、対策地域を走行している全大型車の排出量の2割程度を占めています。しかしながら、対策地域外からの排出基準非適合車に対しては、これまで効果的な対策を講じてこなかったことから、ご指摘のとおり、対策地域の大气環境基準を改善を図るため流入車対策が必要と考えており、今年度、三重県流入車対策検討会議を設置し、関係機関等の意見を聞きながら具体的な流入車対策を検討していく予定です。」。流入車対策の検討会議のご説明は、この会議の最後に参考資料3でまた詳しくご説明させていただきますが、このように回答させていただきました。

そして、裏のページ資料2-1ですが、(3)そのたに移ります。8番3ページ、また表2-1です、企業からで、「計画の目標値、平成27年度及び32年度の根拠が分かりません。次の点を提示した方が良いと思います、と。なぜ目標値で、NO2の環境基準値をクリアできるのか。」。その対する県の考え方といたしまして、「二酸化窒素NO2については、三重県が行ったシミュレーション調査で、目標年度である平成32年度において対策地域全体で環境基準を達成するために必要な窒素酸化物削減量を算出し、計画の目標値である4号総量2,787t/年を設定しました。また、目標を達成するための対策効果の検討では、流入車対策等を講じていくことで4号総量2,787t/年が達成できるものと試算しています。」

同じく9番3ページの、表2-1です。団体様からの意見概要で、「表2-1については、PMの1号総量は、2,270t/年とされておりますが、1号総量には二次生成粒子は含まれないのか。」。それに対する県の考え方と致しまして、「今回の三重県窒素酸化物総量削減計画では、粒子状物質の排出量は、昨年度に環境省が策定しました1~4号総量結果、「環境省請負業務結果報告書 平成23年度総量削減対策の在り方検討業務報告書」を引用しています。この結果には粒子状物質には二次生成粒子は含まれていません。」

次は10番です。ページ3の表2-1と、ページ25の参照表旧計画の表の目標量が書いてある所ですが、意見者は団体からです、上の9番と類似しますが、「表2-1と参照表(2)について、粒子状物質PMの1・3号総量の排出量が大きく異なっているが、要因は何か。参照表(2)の粒子状物質PMの1・3号総量には二次生成粒子を含んでいますが、ページ3の表2-1には含めていませんので、主にこのことによりPM排出量が異なっています。」

以上で、パブリックコメントの結果について、ご説明させていただきました。

(議長)

ありがとうございます。これまでの幹事会の経緯と、10件ほどのパブリックコメントに対する計画案へ反映したもの、あるいは今後対応を検討するもの等。事務局からご説明がございました。

これに関しまして、ご意見あるいはご質問等ございましたら委員の方々よろしく御願ひ致します。どうぞバス協会さま。

(バス協会 星野専務理事)

資料2の(2)今後の対応策を検討する中で、対策地域外からの流入については、恐らく11月1日の三重県流入車対策検討会議で検討をして、具体的な流入車対策を検討して行く予定です、となりましたが。

これは例えば、事務局の案的なものを持っているのか、この会議で討論して頂いて結論を出す、という形をとられるのか。お聞かせ頂ければと思います。

(事務局 永楽副課長)

流入車対策検討会議を今後開催していくことを予定しておりますが。現在メンバーを選定させて頂いており、11月1日に会議をさせて頂きたいと思っております。

その会議の内容で、具体的な策は詰めていくということになります。対策地域の状況をみますと、東京・大阪・中部と、3つの地域でNO_x・PM法の対策地域が指定されています。そして東京の方の関東圏につきましては条例で粒子状物質の規制を行っており、それから関西でも条例で流入規制を行っているという状況です。

ただし、愛知県と三重県につきましては、最近まで流入車対策というのは行っていなかったのですが、愛知県では平成22年度から荷主からの周知による流入車対策として、荷主から運送事業者に対して、「この地域については、排出基準にある程度適合した車じゃないと登録が出来ないので、入ってくる車に対しても、排ガスが綺麗な車で走行してくださいね。」というお願いをして頂くようなことを行っています。それから、集客施設や中継施設でも、こういった周知をお願いしています。その周知結果を県に報告をしてくださいという取組を、愛知県では進めておるとい状況になっております。

ですから、本来からいきますと、愛知県のNO_x・PM法の対策地域は、三重県のNO_x・PM法対策地域と、地域的には一体としてつながっているような状況になっておりますので、事務局の現段階の考えでは、愛知県さんの取組を参考にしながら、荷主対策という形で、周知啓発を行っていただける方が良いのではないかと考えております。それがどれだけ、事業者さん、企業さん、運輸業者さんが、取組に協力して頂けるか、ということにかかっておりますので具体的な協力の状況とかをみながら、三重県として判断をしていって、最終的にどのような型になるかは分かりませんが、流入車対策を案を最終的に決めていきたいと考えております。

地域の取組の一体性は重要なところでは、考えています。以上です。

(議長)

よろしかったでしょうか、事務局からは愛知県と対策地域が繋がっていることもあって、そういった連携を含めた形で検討会のなかで協議していきたい、ということです。

(バス協会 星野専務理事)

三重県の流入対策検討会議で出た結論が、今回の自動車排出ガスの総量削減計画の策定にどのように絡んでくるのか。どのように行われるのか。例えば対策は流入対策協議会である程度の結論がでたら、この削減計画の中に盛り込むのか、別々で動くのかということだと思いますが。

(議長)

事務局、よろしく御願います。

(事務局 永楽副課長)

今回の最終案につきましては、17ページで、流入車への対応という記載をさせていただきます。17ページの一番下にあります。対策地域外から流入する排出基準に適合しない車両に対して必要な措置を講じていきます。大きな書き方になっておりますので、この方策の部分についてはとくに変更はないと考えております。

次に3ページのところにあります、窒素酸化物の排出量に関しましては、4回の幹事会でお示しさせて頂いたとおり、32年度の目標年度である4号総量の部分は、流入車対策である程度必要な削減量を見込んだ上で選定した量になっておりますので、流入車対策どのような取組を進めていくかという、状況とは関わってくる部分ではありますが、何らかの流入車対策、それから環境へ配慮した車への転換策をとっていけば、この削減量に達成するものとは考えております。ただし、この計画を作成した後に、毎年削減量につきましては、進行管理調査という形で、どのように削減しているのかということ把握していきますので、例えば途中で、流入車対策を行ったけれども、思うほど効果が現れてい

ないという状況が現れてれば、またその中間年度等の時点で修正をさせて頂くという可能性はあるかと思います。

しかしこの計画について取組の方向性は、おおまかな書きぶりをしておりますので、具体的にどのような方策が流入者対策で決まるかということに関して、大きく影響を受けることはないのではないかと考えております。

(議長)

具体的な対策については検討会で応じるという、事務局の回答でございましたけれども。例えば愛知県が要項で22年行ったのは、ある程度期間が経ちましたが、効果を事務局は把握しておりますでしょうか。

(事務局 太田主査)

愛知県では、平成22年8月に要項により流入車対策を行っています。これは一定規模以上の荷主さんで、資本金が3億円を超えて、対策地域内の建物延べ面積が1万K㎡を超える事業所、または敷地の面積が3万K㎡を超える事業所が、非適合車不使用の要請状況や非適合車不使用の確認状況等を、県に報告をする形になっております。

平成22年度の実績をみますと、569事業所から報告があったと聞いております。なお要項導入による具体的な効果ですが、愛知県さんに聞いたところまだ検証中というお話でしたが、ただ平成23年度の環境省のナンバープレート調査の結果でみると対策地域外の車両のうち非適合車の割合が12%だったのが、9%にさがっていると聞いています。

(議長)

ありがとうございます。それではほかにございませんか。

(環境省 東山課長)

一点確認ですが、パブコメの考え方で意見に対する県の考え方のところで、環境省の調査と書いてありますが、これは平成23年度の大気環境モデルのシミュレーション調査のことですね。

(事務局 太田主査)

そうです。

(環境省 東山課長)

そうですね、その旨を書いて頂けますか。

(議長)

明確にということで、明確に何の際の調査と記載をして頂くよう御願い致します。

(事務局 太田主査)

最終案のページ3ですが。環境省の平成23年度総量削減対策の在り方検討業務報告書からと出典を下に書かせて頂いておりますが。

(環境省 東山課長)

パブコメに記載頂きたい。

(事務局 太田主査)

パブコメということですね、検討します。

(環境省 東山課長)

三重県さんの調査名は記載されておりますので、同様に環境省の調査名も記載をお願いします。

(事務局 永楽副課長)

そうですね、三重県もシミュレーションを行っておりますし、国もシミュレーションを行っておりますので、国のシミュレーションはそのシミュレーションであることを書くということで承りました。

(議長)

では記載して頂きたいとおもいます。他にご意見・ご質問等よろしく御願い致します。

(バス協会 太田主査)

どこでお話をしていいのかわからないので、冒頭の課長の挨拶の中で平成23年度の窒素酸化物は達成しました、浮遊物質は基本的にはずっと達成しており、確か計画の中でも23年度は達成できません。だからこのままいったらまずいので、もう少し規制の強化をしなければ32年等の目標値に達成しません。というお話で始めさせて頂きました。

23年度の納屋局で今まで達成していなかった窒素酸化物がなぜ達成出来たのか、この分析はされているのでしょうか。

(議長)

事務局よろしくおねがいします。

(事務局 永楽副課長)

ご指摘の通りですね。今まで達成されていなかった納屋局の自動車排出ガスが測定局で達成されたことは、地域の環境にとってはすごく良いことで、私ども喜んでいる状況ではございます。ただいまバス協会様からご指摘されました原因については、三重県でも内部で検討させて頂いてはいますが、データだけを見た状況では、原因等ははっきり分からないということになっています。

23年度の状況を今から考えてみますと、大震災があり、夏の節電強化とか、企業様が土日に電力消費を振分けということでピークカットなり、操業のシフトなり、そういうことをしていただいております。通常の夏とは少し違ったような感じ、それから春から夏にかけての経済状況も合わせますと、例年で考えるような状況ではなかったのかな、というところはございます。

そのような状況を鑑みると、23年度目標の環境基準は達成したということになりますけれども、やはりその環境基準の達成状況というのは複数年かけて観察していかないと地域の状況が本当に快方に向かっているのか、それとも悪い方に向かっているのかというのは、傾向的なものは見えないのではないかなというような感触であります。23年度はその他もろもろの状況が通常のそれ以前の状況とは変わってきておりますので、それらの影響が複合的な形で影響したのではないかなとは考えてはおります。

国では、NO_x・PM法の対策地域の指定とか解除とかの検討をするにあたっては環境基準の達成状況を見ているのですが、1年、2年というような達成状況ではなく、引き続き継続的に確認していく必要があるという見解が示されてはおりますので、23年度達成それから過去には16年度も達成しているのですが、そのような状況を考えていきますと、今後も引き続き状況をみていく必要があるのではないかなとは考えてはおります。

(議長)

確かな原因についてはなかなか難しいけれども、今後の経年変化も見ながら確認していきたいという事務局の説明でしたが、よろしいでしょうか。

(バス協会 星野専務理事)

その結果を最終計画に反映はしているのですか、していないのですか。

(事務局 永楽副課長)

23年度のデータは載せてない状況にはなっています。計画の基準年度が、21年度現況ということで作っていますので、その辺りも考慮した形で23年度も載せてないというような状況にはなっております。

(議長)

よろしいでしょうか。他にご意見・ご質問等よろしかったでしょうか。私からの質問ですが、4ページを開いていただきますと、対策地域内は窒素酸化物の排出量の内訳は62%が工場・事業場を占めているという結果がでております、この中でなぜ今、流入車対策なのか事務局から説明がいただければと思います。

(事務局 永楽副課長)

4ページに、窒素酸化物の総量排出量の内訳グラフを載せさせて頂いております。ご指摘がありましたとおりこのグラフの左側をみていただきますと、工場・事業場が排出量内訳としては62、1%、自動車が31.2%という形です。本来、窒素酸化物の排出量というのは工場・事業場が多いですね。ですから多いところをなるべく削減していくというのが理にかなった考え方というか、そういうことになっているかとは思いますが。

一方でその、排出量については、工場・事業場が60%を超えていて、自動車が31%ですが、二酸化窒素の発生源別の寄与割合が8ページに載っております。

県内で測定している測定局におきましては一般の生活環境の環境レベルを見る一般監視測定局と、それから自動車排出ガスの影響を見る自排局という測定局を用途別に分けて設置しております。

一般環境測定局というのは一般環境を見るために、住環境、人が住んでいる所を主に設置させて頂いております。先ほど議論にものぼりました国道23号の沿道の環境を見る為の自動車排ガス測定局があり、自動車排ガスの影響がどの程度近郊に影響をあたえているのかを見ていく測定局の2種類がございます。

発生源別寄与割合を示したものが8ページにおけます円グラフになります。一般局における発生源別の寄与割合におきましてもその測定局でどれだけ影響を与えているのか、ということを見ますと、自動車が54%、工場・事業場のほうは29%ということです。ですから、住環境にどれほどその窒素酸化物の影響があるのかというと、割合でいきますと自動車のほうが少し大きくなります。それから自動車排ガス測定局におきましては、やはり道路の近郊にあるということで89%と、おおきく自動車ガスの濃度が影響している結果になっております。

それぞれならばどのような規制をしているのかですが。工場・事業場の規制に関しましては、大気汚染防止法におきまして、一定規模以上のそのボイラーとか、焼却炉とかについては、二酸化窒素等の濃度規制が行われていて県でも立入検査等で確認をしている状況です。また固定発生源の工場・事業場から排出する排出ガスについては、条例でも対象範囲を広げて規制をしている状況です。それらの規制を持って、工場・事業場からの排出というのは今後も押さえたいと考えております。

またさらに、その窒素酸化物については、四日市地域で工場・事業場からでる総量規制というようなことを行っておりますので、窒素酸化物の低減のほうには寄与していくもの

と考えております。工場・事業場についてはある程度今まで規制をおこなってきております。ただしその自動車排ガスの規制につきましては、これまで国では排出ガス規制で何年度規制という形で順次強化されましたが、沿道環境では、排出口が生活環境に近い、低いところから自動車排ガスは排出されるということもございまして、やはり自動車排ガスにつきましても、流入車対策ということで、対策地域と対策地域の事業所さんが取り組んで頂いているような取組を、対策地域に入ってくる方でも、御協力を頂きたいということで流入車対策を考えていきたいなと思っております。

(議長)

ありがとうございました。

(バス協会 星野専務理事)

今の説明ですと例えば4ページでいけば、窒素酸化物は工場・事業場が62%、その次のページでいきますと、粒子状物質は、工場・事業場が76%ですよね。それに対して、一般測定局と自排局の発生源別寄与割合で見ますと、これは数字が異なりますね。例えば浮遊粒子状物質の自排局における自動車の割合が21%になったり、二酸化窒素の一般局における自動車の割合が54%になったりする。

これは恣意的に、この測定局を自動車のほうの影響が出るところで集めているのではないかと。普通は4ページのような形の数字が出てくるでしょう。環境からいけば業者だけを対象にするのではなく、すべてのものを対象にする。それぞれの測定局がこの近い数字になるように、ピッタリとは言いませんよ、近い数字に出てくる所が本来選ばれるべきところではないかと思えます。

逆に言いますと、私どもの事業者・メーカー・僕の使っているところで申しますと、ちょっと恣意的に設置されているような感覚をどうしても受けますが。

(議長)

測定局の設置場所が適当なのか、というご質問です。事務局よろしいでしょうか。

(事務局 林課長)

これは一般的な理念の話だと思うので、私からも答えさせて頂きたい。

例えば名古屋の南部訴訟でもそうだったと思いますが、三重県の対策地域の全体で見れば、今おっしゃられるような形で一般的なところで計るべきだろうと、こういった話だと思います。南部訴訟でもそうでしたが、結局問題は、沿道の住民の方の健康をどうしていくか、ということです。もちろんそういう意味では、23号をもっと道を整備して、山のほうへもどんどん拡散することがあれば、確かにこういう議論にはならないのではないかと。しかし残念ながら今のところ、どうしても23号に集まってきて、その沿

線の住民の方には、一般のもっと四日市の山の地域と比べれば、明らかにNO_xの濃度が高くなっているという話です。

その32年度には全域でとにかくクリアする、という目標がある以上は、やっぱりその特定のところでもクリアさせる。そしてその原因としては近くの自動車の排ガスがどうしても高くなっているということがこの8ページのグラフだろうと思いますから。

もちろん四日市市やその沿道から拡散してしまえば、なんとかそちらの議論だけで良いのでは、とおっしゃられるかもを分かりませんが。やはりその沿道の住民の健康をどうするのかという部分で、この辺りを重点的に考えていかなければならないと思いますので、どうしてもこの8ページのグラフは、そういう意味では無視だろうと思います。理念的・一般論の話になりますが、結局は、沿線・沿道の住民の方はどうしていくのだという部分が、どうしても今回は重点的な話だろうと思うので、こういう解になってしまうのだろうと思います。

(議長)

よろしいでしょうか。

(バス協会 星野専務理事)

前の時にもありました。トラック協会さんからも、設置場所がおかしいんじゃないか、そのほかの影響が出てくるような所に設置されているのではというお話が、前の議論の中で出ていました。いいですが。

(議長)

よろしかったでしょうか。他にパブリックコメント等、何かご意見・ご質問等よろしくお願ひ致します。

それでは、次の議事に進みます。(3)の三重県自動車NO_x・PM総量削減計画最終案の資料3のご説明をお願い致します。

(事務局 太田主査)

最終案のご説明です。資料3の最終案、資料3-1、A3の横長は2枚あります、こちらを同時に開いて見ていただくようにおねがいたします。

資料3-1の上より説明致します。これも左側の覧には修正場所である、最終案のページを記入してありますので、その最終案左側のページ数の最終案と、その項目そして修正案が上の項目です。修正案・中間案、そして修正後の最終案に備考で書かせて頂きますのでよろしくおねがいたします。

最初の最終案の1ページ、目次ですが、先ほどご説明しましたが、今回新しい計画の構成等趣旨等を考えまして、旧計画の実施状況というのは最終に参照編でもっていかせてい

いただきました。それにより全体の2章以降のページ数が変わってきておりますので、そのところを1ページのご説明でさせていただきます。

続いて2番目の3ページでは、表2-1のタイトルです。中間案の時にはここが総量削減目標でしたが、「窒素酸化物及び粒子状物質に係る目標量」の形で修正させていただきました。

そして表2-1の中の表の上、粒子状物質排出量(t/年)の所は、そこには注意書き(注意)と書かせて頂きまして、先ほどパブコメで県の考え方と示した内容を下の方に記載させて頂きます。

そして表2-1の下では、出典名を追加させていただきました。

また、表2-1の下に、自動車排出量算定に用いる、2号・4号の総量を使用したものを詳しく説明するというところで、表2-1の各総量の算定はというところに、「表2-1の②, ④, ⑥」。

④はその中間年度の平成27年度の数字ですけれども、自動車排出量算定の算定はというところで、このように詳しく説明を入れさせて頂きました。中間案にありました、「このため表2-1, 3, 1の総量とは算定に用いた係数が異なります。」のこの箇所については、後半部分の参照編のページ25の参照図の下に持っていきました。

そして表2-1の下では、先ほどありましたようにパブコメによる指摘からの修正で、この部分を追加させていただきました。

そして次、ページ5です。2の括弧の文章中の箇所は、これからその次と次もですが、パブコメによる指摘からの修正で、一次粒子状物質の記載を粒子状物質に修正させていただきました。

そしてページ5のグラフ下には、パブコメによる指摘からの修正という形で、説明書きを加えさせていただきました。

続いてページ14になります。6(1)の走行量のところは、この備考欄を説明させて頂きませんが、中間案の時には平成22年度総量削減進行管理調査のNOx排出量の算定の用いた走行量を掲載していました。これを最終案では、本計画のNOx排出量の算定に用いた走行量データに改めました。よって、このデータの数字は中間案のページ23と比較してみると走行量の値は全部変わっています。

それによって上の(6)番、最終案ページ14の(6)1の走行量の所の説明書きは、下線を引いた所で修正が入りましたもので、ご覧頂ければと思います。

出典のデータに関しても下にございますが、出典が次期三重県総量削減計画策定委託業務報告書による算定結果と変えさせて頂きました。

ページ17になります。2の(4)下の箇所は、備考欄に記載しましたが、今後とも流入車への対応に関しては、県と市町が連携して対策に取り組んでいくことで、このところ今まで、県、町という形でしたが、県と市町の形に修正させていただきました。

裏のページになります。18ページの3の(3)です。国のこの国の機関及び地方公共団体による率先実行の箇所は、先ほどのパブコメの指摘で、一部事務組合でも対策を行っ

ているとのことで、一部事務組合を追加修正させていただきました。

そして同じくページ20の4番の(4)。自家用乗用車の使用自粛等の箇所は、ここもパブコメによる一部事務組合からの指摘により、一部事務組合の対策をとということで一部事務組合を追加しました。

同じくページ20, 4の(4)。ここは徒歩の安全性を確保、この箇所を、徒歩の安全性確保や自転車利用促進のためと、一部意見がありまして、歩道の整備等は自動車・自転車利用促進のためではないとお話がありましたので、徒歩の安全性確保や自転車利用促進のため、と修正させていただきました。

同じく、ページ20(5)の実施主体の所では、物流施設の複合化及び高度化の推進で、トラックターミナル等の物流施設の複合化及び高度化を推進については、事業者さんの取組であるというご意見をいただきましたので、実施主体を一部事務組合ではなく事業者へ修正しました。

そして、ページ22, 6の局地汚染対策の推進では、局地汚染対策の記載が、ページ17の2の(4)の流入車への対応との違いが分かりにくい所もあったということで後半の部分をこの形で修正しました。修正後の文章を読ませて頂きます、「国、地方公共団体、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者、及び貨物自動車運送事業者等が連携し、高濃度の二酸化窒素や浮遊粒子状物質が観測される時間帯、地形、沿道の状況等地域の実情に応じた効果的な措置を進めます。」。

そして次ページ25の参照編では、表面で説明しましたが、3ページの本計画の2号・4号総量である表2-1と、ページ25の旧計画の参照表の2号・4号総量にあります。それに用いた係数・資料が違うということで、参照表の下に、係数が違いますので差が生じていますと記載させて頂きました。

27ページ以降ですが、パブコメにおける意見で県は三重県などがありました所、修正させていただきました。もう一つは、トラック協会さんとか、中部経済産業局さんとかよりご指摘をいただいたなかで追加修正しました箇所です。次の資料もそういった形で修正した箇所ですので、各主体の幹事様の皆様は、ご確認を頂いて、また修正がありましたらお知らせ頂くようお願いいたします。

以上で最終案についてのご説明を終わらせて頂きます。

(議長)

ありがとうございました。今回最終案の修正部分についてご説明が事務局よりございました。他に追加部分等ございましたらお願い致します。

(NEXCO 塩梅チームリーダー)

パブコメの所で最後のナンバー10。表2-1と、参照表の2でPMの総量が違う原因はといったところで、県の考え方で二次生成粒子を含んでいるか、含んでいないかの違いで

これだけ差がでていますが、と書かれておりますが。最終案の25ページで、②・④・⑥は、算定に用いた係数が異なり差が生じていますということで、その係数が違うのはその二次生成粒子を含んでいるかいないかということかを教えて頂きたい。

あえて、パブコメで意見がでていいるのではっきり二次生成物質を含まないという形で書いてもいいのではないのでしょうか。そのあたりを教えて頂きたい。

(議長)

事務局、よろしく御願います。

(事務局 永楽副課長)

修正させて頂きました25ページの参照表の部分ですが。旧総量削減計画の実施状況ということで書かせてもらっています。その係数が違うことへの説明をさせて頂くのですが、基本的には、「最終案で示した粒子状物質の総量の二次生成粒子は入っていません。」という部分と、「自動車排出総量の算定に用いた係数が異なり差が生じています。」というのは別物と考えて頂いたほうが良いと思います。

自動車排出総量の算定に用いた係数というのは、各自動車の排出ガス規制、自動車単体で排出ガス規制が行われており、その年代に規制を行った車が、例えばどのくらい走ればどのくらいの窒素酸化物とか粒子状物質が排出するかという、走行距離別の排出の平均的な量が決められており、それを元にしてどれだけ走行量があったか、その走行量に対してどれだけ窒素酸化物が排出されたのか、粒子状物質が排出されたのかを計算して、シュミレーションしていきます。

その係数は、国で、各自動車の単体規制の行われている各車に対して、実際本当にどれくらいの量が出るのかというのを調べています。その係数が、旧計画を作った時に用いた係数は新しい規制のものに対しては推計でしか排出係数が出ていなかったりする場合があります、その推定で用いていた係数を新たに実際走って係数を算定してみたら、実際排出する量が違って、実態に合わせたところがあります。

その部分を新計画・旧計画で、替えていますので。その部分による排出量の差がでております、これが25ページで書いてある自動車排出総量、参照表2です。最終案の今回の計画の目標に用いた②・④・⑥の自動車排出総量の規制区分ごとの係数と、新しい計画に用いた最新の係数とは差が生じていることを書かせていただきました。これは排出係数として総量全体にかかってきますので、違う係数を用いれば全体量としての差が出てきます、というお話です。

二次生成粒子に関しましては、計画の目標の粒子状物質に関しましては、直接発生源から出るものと先ほど説明させてもらいました。実際には大気中で反応して粒子状物質に変化する物質等もございますので、今回の計画の粒子状物質のところでは、本来、1号と3号総量に入りますが、今回の計画では二次生成粒子を見ておりませんということです。

それは粒子状物質の環境基準は、対策地域内で達成しているためです。23年度は先ほど説明があったように黄砂の影響で環境基準を達成していませんが、国が行ったシミュレーションでは、中間目標年度・最終年度の32年度において、粒子状物質の環境基準は達成できると。現行の施策のままいても達成できると考えておりますので、削減していく所はとくには無いということです。ただし、車というのは、寿命があり代替していきますので、その自然の削減量を見込んだ形で今回は現況より少ない削減量を記載させて頂きました。

ですから、「二次生成粒子の話」と「旧計画で用いた係数が違います。」という話は別のこととして考えて頂きたいと思います。

(議長)

別物ということで、ご理解をお願い致します。

(バス協会 星野専務理事)

例えば25ページの平成22年度の粒子状物質の⑤の8210トン、3ページの21年度の①の2270トンの差は二次生成粒子と考えれば良いということですか。

(事務局 永楽副課長)

二次生成粒子も、係数も変わっていますので、両方の部分で影響はあります。計画の目標では二次生成粒子は入っていませんので、二次を書いてない部分が変わっています。係数は全体にかかってきますので、旧計画と新計画では係数が違っていています。ただし粒子状物質だけで比較して頂くと、大きく異なる所は新計画のほうは二次生成粒子が入っていません。1号・3号については、その部分で理解いただければよろしいと思います。

(議長)

ご意見等よろしかったでしょうか。

幹事会としての最終案については、これで一定の確定ということでさせていただきたいと思えます。持ち帰って頂きまして、今後ありましたら反映していただいて、その内容としては各委員さんにご報告させて頂くということで、一定の最終案の確定としてご了承を頂きたいとおもいますが、よろしいでしょうか。とくにご異論が無ければ確定ということでもよろしくお願い致します。

今後の予定も含めましてですね、事務局から説明をお願いします。

(事務局 太田主査)

参考資料2の総量削減計画の策定のスケジュールをご覧下さい。まず平成24年度では、7月にパブコメを実施しました。その前に、6月には議会への中間案を報告させていただきました。

いております。

そして本日、第5回幹事会が終了しまして、最終案を知事が会長を努める協議会へ調査・審議させていただきます。

現在ここに書いてあります、平成25年1月に開催予定で後日また日程調整をさせていただきますと思っております。

なお、環境省では公害対策会議の前に開催する各省事前協議とか、正式協議とかがございますが、正式な日程はまだ頂いていません。三重県だけが協議にかけるわけにいかなく、三重県含め8都府県が対策地域に指定しており、各都府県も計画を策定しておりますが、それを同時に各省協議に挙げていく必要があります。環境省としましては今後の公害対策会議は今年度3月に開催ということで、それに合わせるようにといったお話はきております。

各省事前協議では、恐らく最終案に対して修正事項等が出て参りますが、その際には会長一任という形で修正させて頂くということでご了解頂けないか、今日お話させて頂きたいと思えます。また修正箇所に関しては改めてご連絡させていただきます。

環境省からの、修正協議・修正箇所ありましたら、会長一任という形でさせて頂いてよろしいでしょうか。

(議長)

事務局より幹事会としての最終案の確定を今日して頂きましたが、それを各省協議時に修正がはいた場合は会長の責任において修正する提案がございましたが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは私の責任におきまして修正させていただきます。

(事務局 太田主査)

ありがとうございます。

もう1ページ、参考資料3で、三重県流入車対策検討会議設置要項についてご説明させていただきます。

計画の最終案の17ページ、(4)で流入車への対応がありましたが、三重県対策地域の継続的・安定的なその環境基準を達成ということで引き続き関係機関と連携した形で必要な対策をうっていく必要があると考えております。

今年度はメンバーを決めさせて頂きましたが、荷主さんとか、運送事業者さんとか、県民代表とか含めてですね、10名で三重県流入車対策検討会議を設置して、今年度中に4回開催する予定でおります。

第一回は11月1日木曜日の開催予定でございます。

またこの会議の内容については、ホームページ等で公開するなど、幹事さんにも紹介させて頂く場合がありますのでよろしくお願ひしたいとおもいます。以上です。

(議長)

ありがとうございました。

議事につきましては全て終了致しましたので、マイクを事務局に返させて頂きたいと思
います。

(事務局 永楽副課長)

それでは後日でも結構でございますので、今回の最終案を部署へ持ち帰って頂いて、ご意
見ございましたら、事務局にメール等、FAXでご連絡下さい。その回答については内容
に応じて、最終案の部分でこのようなご質問ご意見等ございました、という様に追って連
絡させて頂くようにさせて頂きたいと思ます。

またこの議事録の確認がございますので、お忙しい中大変恐縮ではございますが、本日
の会議録につきましては取りまとめ次第確認を依頼させて頂きたいと思っております。ご
協力お願いいたします。

(事務局 林課長)

長時間に渡りまして、ご審議頂きましてありがとうございます。

それではこれもちまして、平成24年度第5回総量削減計画策定協議、協議会幹事会
を閉会させて頂きます。

本日はどうもありがとうございました。