

平成 28 年度

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 29 年 2 月 20 日（月）10：00～

●場所 三重県勤労者福祉会館 2 階 第 2 会議室

●配布資料

- ・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」
について
- ・資料 2 自動車排出窒素酸化物等の削減状況について
- ・資料 3 今後の自動車 NOx・PM 対策の流れ
- ・参考資料
 - (1) 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条例
 - (2) 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委員名簿
 - (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

(事務局 尾邊副参事)

それでは、定刻よりも少し早いですが、皆さまお揃いですので、始めさせていただきたいと思います。平成 28 年度三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画策定幹事会をたまたまから開催いたします。

私は、三重県環境生活部大気・水環境課の班長をしております尾邊と申します。

どうぞよろしく願いいたします。

本協議会幹事のメンバーにつきましては、毎年異動等により変更があります。お配りしております幹事名簿の通りとなっております、ご覧ください。

今回は、平成 24 年度に開催して以来の幹事会であります。本来であればご出席いただきました皆様についてご紹介させていただくところではありますが、時間の都合もありますので、大変失礼ながら、省略させていただきます。詳しくはお手元の出席者名簿と配席表をご覧ください。

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

なお、本日は、中部経済産業局環境リサイクル課長様及び川越町環境交通課長様より欠席のご連絡をいただいております。

それでは、会議に先立ちまして、事務局の代表として三重県環境生活部大気・水環境課長から、ご挨拶申し上げます。

(事務局 和田課長)

失礼いたします。大気・水環境課 課長の和田でございます。

協議会幹事の皆様方におかれましては、年度末に向けて大変お忙しい中、本幹事会にご出席を賜りまして、どうもありがとうございます。

また、日頃から本県の大気環境行政にご指導・ご協力をいただきまして改めてお礼申し上げます。

さて、自動車 NOx・PM 法でございますけれども、平成 13 年に施行されて以来、国が総量削減基本方針を示し、都道府県が総量削減計画を策定して、ともに自動車排ガス対策に取り組んできたところでございます。本県における大気環境の状況はこういった取り組みを反映して徐々に改善の状況が見られてきました。現在、県内の常時監視測定局においては全ての局で環境基準を達成できているという状況にきています。これまでの皆様方の取り組みに敬意を表するとともに、総量削減計画の策定につきましてご協力をいただきました委員、そして幹事の皆様には改めて感謝申し上げます。

さて、本日の幹事会でございますけれども、総量削減計画の中間目標年度が平成 27 年度でございました。その達成状況につきまして、大気常時監視結果そして窒素酸化物等排出量等の報告をさせていただきます。また、今後の最終目標年度に向けた対応と取り組みに

つきましてもご説明させていただく予定としています。この会議でございますけれども、前回計画策定に関してご審議いただきました平成24年以来、4年目ということになります。かなりの期間が開いておりまして、その間皆様に取り組んでいただけてきたところでございますが、十分なお説明が行き渡らなかった当局の勝手もあつたかと思ひます。

本日の会議でございますが、様々なお意見をいただき今後の取り組みの参考とさせていただきますたいと思ひます。

引き続き皆様方の様々な局面におけるご指導そしてご協力をお願いいたしまして、私からの挨拶に代えさせていただきますたいと思ひます。

本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局 尾邊副参事)

それでは、まず、議長の選任をさせていただきますたいと思ひます。

本幹事会につきまして規定しております設置要領において、幹事長は三重県環境生活部環境担当次長の職にあるものをもって充て、幹事長が議長となる旨規定されております。つひては、三重県環境生活部の環境担当次長の中川が議長を務めさせていただきますたいと思ひます。

それでは中川幹事、以降の進行につひてよろしくお願ひいたします。

(中川議長)

皆様、改めましておはようございます。本日は早朝よりお集まりいただきまして誠にありがとうございます。先ほど課長から挨拶がありました通り計画策定から4年間、会議を開くような機会がなかつたことを、この場をお借りしてお詫び申し上げるとともに、本日は平成27年のデータが揃つてまいりましたので、それを皆様にお示しをさせていただきますたいと思ひます。またそれぞれの機関で取り組みをいただいた部分につきましてもご紹介をいただければと考へておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、議長を務めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

まず、事務局から資料の確認をお願いしたいと思ひます。

(事務局 瀬川主幹)

それでは資料の確認をさせていただきます。

ダブルクリップ止めの資料になっております。1枚目が事項書で、2枚目が出席者名簿、3枚目が配席表となっております。そのあと、この資料に基づひて説明させていただきますたいと思ひますが、資料1、資料2、資料3がセットになったホッチキス止めのものが1部あるかと思ひます。後半は参考資料ということで協議会の条例、委員様の名簿、それと県が策定した総量削減計画を参考資料としてガチャック留めでつけさせていただきますたいと思ひます。

資料としてはこれが一式になりますが、不備等があればお申し付け下さい。

よろしいでしょうか。それでは、進行の方をよろしく願いいたします。

(中川議長)

それでは、議事に入ります。

事項書の内容に従って進めさせていただきたいと思います。

まず一番目でございますが、事務局から、「三重県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」について説明をお願いいたします。

(事務局 尾邊副参事)

では皆さん、お手元にある資料1をご覧ください。「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について」です。

まず、計画の位置づけについてご説明申し上げます。根拠法令は「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減等に関する特別措置法」。平成4年にできた法律ですが、その第7条、及び第8条が根拠になります。

このNO_x・PM法について概略を説明します。「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の汚染が著しい特定の地域、以後「対策地域」と呼びますが、において総量削減に関する基本方針を国が定めます。そして、今回の議題となっている総量削減計画は地方公共団体が策定します。それから、当該地域に使用の本拠の位置を有する一定の自動車に係る排出基準は国が設定します。あと、排出抑制のための所要の措置、つまり国、地方公共団体、事業者等が一体となって行う措置によって、大気汚染防止法の措置と相まって環境基準の確保を図り、国民の健康保護と生活環境の保全を目的としております。

さて、この対策地域についてですが、自動車の交通が集中している地域で、大気汚染防止法の規定による措置、いわゆる工場・事業場の規制のみによっては、大気環境基準の確保が困難であると認められる地域として、三重県北勢地域の6市町が平成13年12月に指定されております。三重県は、中部圏の一部として指定されており、他に愛知県内の市町村が指定されております。同時に首都圏、近畿圏、全部で8都府県276市区町村がこの対策地域に指定されているところです。三重県内の地域としては以下の通りです。四日市市、旧多度町を除く桑名市、鈴鹿市、川越町、朝日町、木曾岬町です。配置は図1の通りです。

(2)ですが、計画で定める事項を説明します。対策地域において事業活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質の総量、それから環境基準達成のための削減目標量及び計画の達成の期間、並びにその方途について計画で定めることとされております。なお、計画は、自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量削減に関する基本方針、国が定めた方針に基づき定めるとされております。つまり、県は国が定める方針の下に県は総量削減計画を定めることと規定されております。

さて、3番目協議会等でございます。皆様お集まりのこの幹事会の位置付けです。この計画に定められるべき事項について調査審議するため、自動車NO_x・PM法第10条第1

項に基づいて都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村、関係地方行政機関及び関係道路管理者を含む者で組織される協議会を置いております。その組織・運営を含めて必要な事項については、自動車 NOx・PM 法第 10 条第 2 項に基づく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条例で定めています。また、上述の委員を補佐し総量削減計画案の作成その他について調査審議をするため、条例第 8 条に基づき幹事会を設置しておるところでございます。

以上が位置づけでございます。

次に、総量削減計画の策定の経緯について説明させていただきたいと思っております。2 ページの中ほどでございます。三重県は、自動車 NOx・PM 法に基づいて、旧「三重県自動車排出窒素酸化物等総量削減計画」、「旧総量削減計画」を、計画期間を平成 15 年度から平成 22 年度までというかたちで定め、平成 15 年 8 月 8 日に公告しました。この旧総量削減計画は、平成 22 年度に終了しました。また、国は「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」ことを目標として平成 23 年 3 月に総量削減基本方針の変更を行いました。三重県はこれを受けて、平成 32 年度までの新たな総量削減計画を定めて、平成 25 年 3 月 29 日に公告しました。そのときの経過でございますが、平成 23 年 8 月 4 日から第 1 回幹事会を行い、平成 24 年 10 月までに 5 回の幹事会を開催させていただきました。その間にパブリックコメントを経て、会長が知事である協議会を、平成 25 年 1 月 29 日に開催しまして、同年 3 月環境大臣へ協議し、3 月 29 日に総量削減計画を公告したところでございます。

計画の概要でございます。計画期間は平成 33 年 3 月末までで、計画目標でございますが、次のページ 3 ページのとおり、平成 27 年度までに、すべての大気監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準達成を目標とします。

また、最終目標年度である平成 32 年度までに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保することとしています。ここは、国の総量削減基本方針における目標と同じでございます。

3 つめですが、目標達成のため各種施策を実施し、対策地域から発生する窒素酸化物および粒子状物質を以下の量に抑制するとしています。

表 1 が総量削減計画の中身でございます。平成 21 年度のところが策定時の状況です。①が対策地域内における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される総量です。自動車、工場、事業所を含めた全体の総量、これを 1 号総量と言いますが、窒素酸化物が 16,757 (t/年)、粒子状物質が 2,270 (t/年) です。この 1 号総量のうち自動車のみに限定したもの、これを 2 号総量と言いますが、これが窒素酸化物 5,233 (t/年)、同じく粒子状物質が 303 (t/年) です。これを平成 27 年度の間目標年度には、それぞれ窒素酸化物が 15,185 (t/年)、粒子状物質が 2,182 (t/年)、自動車に限っては窒素酸化物 3,756 (t/年)、粒子状物質 220 (t/年) に削減します。平成 32 年度最終目標年度には、全体総量が窒素酸化物が約 14,000 (t/年)、粒子状物質が約 2,000 (t/年)、自動車に限つ

では、窒素酸化物は 2,787 (t/年)、粒子状物質が 163 (t/年) にすると定めております。当時、これはシミュレーションによって決めております。

そして、この目標を達成するため、どういう方途があるのかということ(3)の計画に定めております。詳しくは参考資料の方に添付してあります本冊を見ていただくとして、ここでは概略を説明させていただきます。

①から⑦までありますが、①として、まず自動車の単体対策強化等、つまりポスト新長期規制・車両点検・整備の徹底等です。これは自動車そのものから排出される排ガスを規制しましょうということですが、これは国がやっているところでございます。

②として、車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進ということで、これが NOx・PM 法のメインの規制になります。対策地域内において基準に適合しない車の登録は行わないという車種規制の実施です。それから流入車の適合車への転換の促進です。例えば、30 台以上所有する事業者には自動車使用管理計画を提出させて、その進捗状況を管理しております。それから、融資等を行っています。

③として、低公害車の普及促進です。普及拡大や燃料供給施設の整備であり、例えば天然ガスステーション整備とか、そういった内容になります。

④として、交通需要の調整・低減です。自動車使用の合理化、適切な輸送機関の選択、パークアンドライド等でございます。

⑤として、交通流対策の推進です。交通の分散や交通渋滞の解消、総合的な駐車対策の推進、バイパス整備、VICS のような渋滞緩和の制度等でございます。

⑥として、局地汚染対策の推進で、地域の実情に応じた効果的な措置をしましょうというものです。

⑦として、エコドライブ等の普及啓発活動の推進等で、普及促進、アイドリング・ストップ運動の推進があります。

以上が総量削減化計画の今までの経緯、それから平成 25 年 3 月に協議会で定めた内容の説明であります。資料 1 については以上です。

(中川議長)

ありがとうございます。先ほど事務局から総量削減化計画ということで資料 1 の説明がありました。質疑応答の時間を少しとらせていただきたいと思います。ご意見、ご質問等ございましたら、挙手の上、ご発言いただきますようよろしくお願いいたします。

いかがでしょうか。

(中部地方環境事務所 永井課長)

中部地方環境事務所の永井と申します。一つ教えていただければと思います。

対策地域内で、車庫飛ばしの件数はどれくらいあるのでしょうか。無視できないくらいの件数なのか、ほとんどないのかどういう状況でしょうか。

(事務局 尾邊副参事)

車庫飛ばしは、我々の方にも、昔はたくさん申し立てはあったのですが、最近は年間数件苦情をいただいております。内容については、昔自分の車が規制によって登録ができなくなり、そして手放さないとならなくなったという住民の方が、「自分の近くにある運送会社の状況を見て、昔の車がたくさん通行しているじゃないか、あれはいいのか。」というお話をいただいております。実際、車庫飛ばしに関しては、NO_x・PM法ではなく、道路運送車両法の中での登録ということであり、NO_x・PM法に限って行われているものではありませんので、それについては警察、そして運輸局にご質問くださいと回答させていただいております。

(中部地方環境事務所 永井課長)

それでは、規制車両が対策地域と別のところで登録されているという車に関しては件数は把握していないということですか。

(事務局 尾邊副参事)

我々としてはそういう件数は把握しておりません。

(中部地方環境事務所 永井課長)

では感触としてはどうですか、たくさんありそうですか。

(事務局 尾邊副参事)

普通の車庫飛ばしの件数と同じ範囲内だと思います。苦情を言われる人も、昔自分の持っている車がNO_x・PM法の規制によって登録ができず手放すことになったというお話です。現在として車庫飛ばしの件数は我々としては、それほどたくさんではないと思っています。

(中部地方環境事務所 永井課長)

わかりました。

(経営者協会 西場専務理事)

経営者協会ですが、3ページのところの計画達成のための方途の③低公害車の普及促進とあるのですが、普及拡大というところで、中小・零細企業も景気の関係で大変なところもあると思うのですが、例えばこの低公害車を導入した場合は国からの支援はあるのでしょうか。

(事務局 尾邊副参事)

県としての普及促進ということで、例えば中小企業の方に融資制度を設けております。低公害車を導入される事業者様に対しては、その金利の一部を融資しています。あと最近では、ハイブリッド車等では国の補助金があります。あと環境省も補助金としては、天然ガス自動車についてもありますが、ハイブリッド車等の補助金の方が多いと思います。

(中川議長)

ありがとうございます。

(運輸局 小林課長)

運輸局です。いつもお世話になっております。今、県の方からもお答えいただいたのですが、国土交通省からも CNG 車、低公害車について、通常のバス・トラックとの差額の 1/3 を補助しています。環境省とも連携しまして総額 30 億円くらいだったと思いますが、一般の車両と低公害車の差額分を補助しています。差額全てではないですが、補助しています。また、次年度の予算でも計画されています。是非とも充実の方をよろしく願いいたします。

(三重県トラック協会 伊藤専務理事)

トラック協会ですけれども、私ども協会でも車両購入に当たっての助成制度ということでバックアップしています。低公害車に関しても国の施策を後押しするかたちをとっていますし、ポスト新長期、いわゆる低公害の燃費のいい車について、助成制度を設けています。

最近では全部ポスト新長期に変わってしまったので、代替というかたちで、規制に合わない車を変えることでのインセンティブというかたちで実施しています。さらにまた、ポストポストという規制が出てくるとも聞いておりますので、いい車、新しい効率のいい車でインセンティブを考えていくべきと思っています。

(中川議長)

ありがとうございます。

〔挙手〕

(三重県バス協会 青木専務理事)

バス協会の方で同様に助成制度を設けていまして、国との協調が前提になっています。愛知県や名古屋市で協調助成がありましたが、三重県の方では残念ながらなかったので、平成 28 年度から三重県バス協会が一部、協調助成ということで 1 台につき 10 万円ですけれども、助成を行うかたちで排出ガスの削減への対応をさせていただいております。

(中川議長)

ありがとうございます。低公害車の普及促進には各機関いろいろな補助制度等を定められておりますので、一度また事務局の方でも、各機関へ照会させていただき、とりまとめて委員の方へもお配りさせてもらうかたちをとらせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは引き続きまして議事の方を進めさせていただきます。二番目の「自動車排出窒素酸化物等の削減状況について」ということで、事務局から説明をお願いします。

(事務局 瀬川主幹)

それでは、引き続き資料 2 について説明させていただきます。

私、三重県大気・水環境課の瀬川と申します。よろしくお願いたします。

先ほどの続きということで、5 ページ以降をご覧くださいと思います。

自動車排出窒素酸化物等の削減状況について、現在の状況を中心に説明させていただきます。

まず平成 27 年度の大気環境基準達成状況です。先ほども総量削減計画で出てきましたとおり、中間目標として「平成 27 年度までにすべての監視測定局における、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準達成」というのが定められています。この監視測定局というのは、県とか四日市市さんとかが実施しています。常時監視、つまり 1 年 365 日ずっと監視しているところがございますけれども、そのような監視をしている所の結果で評価するということとなります。それについては表 1 にあるとおり、四日市地域、その他地域というかたちで、対策地域内の測定局が全部で 16 カ所書かれています。これら測定局で、常時監視ということで、最近よく話題になる PM2.5、あるいは夏場に問題になる光化学オキシダントのような物質もあわせて測定しており、表では今回対象の浮遊粒子状物質に絞らせていただいておりますが、それらの物質を 1 年 365 日測定しております。その結果が、この表 1 の通りになります。二酸化窒素と浮遊粒子状物質について、それぞれの測定結果と環境基準への達成状況が記載されております。二酸化窒素については基準が 0.04～0.06ppm のゾーン内あるいはそれ以下ということで、具体的には 0.06ppm を下回っていれば基準達成と評価しているところですが、これを見ていただくとお分かりかと思いますが、すべて 0.06ppm を下回っております。一番高いのが中ほどにあります四日市市内納屋局で、そこで 0.049ppm という値が一番高いのですが、この結果も基準を下回っておりますので、全て環境基準は達成しているということになります。次に浮遊粒子状物質ですけれども、こちらについても、環境基準 0.10mg/m³ のところを、結果はすべてその基準を下回っているということです。一番高いのが一番下、鈴鹿の自排局で 0.050mg/m³ で、こちらも基準を達成しています。

最初に言い忘れましたが、一般環境測定局と自排測定局とありまして、表の左から 2 列

目に区分とあるところですが、一般環境とは普通に一般環境を測定する測定局です。自排というのは、自動車排出ガスの影響を測定する測定局です。二酸化窒素、浮遊粒子状物質はどうしても自動車排ガスの影響が大きく出るので、自排局の方が高く出る傾向があるのですが、その高いところでも基準は達成できているということになります。この表のようにすべての局で基準達成ということで、平成 27 年度までにすべての監視測定局において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準達成という中間目標は達成できたということになります。

対策地域内の大気環境ですが、四日市公害の頃はもっと高い値だったと思いますが、その時期から比べると段階的に改善されてきております。二酸化窒素に関しては平成 23 年度から 5 年連続で達成、浮遊粒子状物質は平成 24 年から 4 年連続で達成することができました。その結果については、次のページの図 1 に記載しております。この図 1 が対策地域内の達成率の状況です。二酸化窒素に関しては平成 23 年度から 100%、浮遊粒子状物質は平成 24 年から 100% 達成ということで、全局目標達成ということになっています。図 2 は二酸化窒素が一番高い四日市市の納屋測定局の経年変化になります。こちら平成 22 年度までは二酸化窒素については高い値で推移していたのですが、平成 23 年度から基準達成に転じて、その後はずっと基準達成のまま現在まで移行しています。SPM も、最近基準を達成している状況です。このように最近基準を達成した状況が続いていますが、これはあくまでも測定局でのデータで、例えば渋滞の多い交差点とかそういう場所では、もしかしたら環境基準を超過している状況があるかもしれないので、そういうことも踏まえて国は測定局、測定地点である点での評価に加えて地域、いわゆる面的な評価ができる方法を確認しようとしているところでございます。この基準の達成には景気の影響とかの要素も絡んでくるということで、今後もし万が一基準を達成できないようなおそれが生じた場合は、改めてその対策を検討していく必要があると考えています。

以上測定局の状況を報告させていただきました。

続いて、対策地域内の排出状況です。6 ページの真ん中になります、自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量について説明させていただきます。先ほど資料 1 でも出てきましたとおり、計画で定めた目標を達成するため、各種施策により抑制するとして自動車からの排出量、これが定められております。先ほど 3 ページで触れたと思いますが、表 1 です。この表 1 の量に抑えるということですが、この表通りになっているか、この表を下回っているかどうかということを毎年排出量を算定して評価しております。これは県が委託でやっております自動車排出窒素酸化物等総量削減進行管理調査において、毎年排出量の評価をしています。最新の状況は 6 ページの表 2 の通りとなりました。自動車排出窒素酸化物と粒子状物質それぞれについての比較となります。一番上が平成 21 年度の排出量、基準年の排出量となります。次の行が平成 27 年度、昨年度の実績となります。窒素酸化物に関しては、5,233 (t/年) から 2,773 (t/年) に減少しております。粒子状物質に関しては 303 (t/年) から 161 (t/年) に減少しております。それぞれについての目標がどう

であるかという点、先ほど表 1 でも出てきていますが、窒素酸化物が 3,756 (t/年)、粒子状物質が 220 (t/年) です。一番下の行は平成 32 年度の最終目標です。平成 27 年度の間目標と平成 27 年度の排出量を比較しますと、窒素酸化物、粒子状物質ともに中間目標を下回っております。ということで、排出量も中間目標を達成することができました。

続きまして 7 ページですが、先ほどの排出量について、推移を車種別に計算したのになります。それを表 3、及び図 3 に示させていただいております。平成 21 年度から平成 27 年度までほぼ段階的に下がってきておる状況かと思っております。特に貨物車の減少が顕著になっていると思っております。

次の 8 ページの表 4、図 4 は、粒子状物質に関するデータです。同じ様に車種別、年度別の推移が示してありますが、こちらについても、年々下がってきている状況であり、現在では中間目標値を達成している状況です。こういう形で、年々排出量が減ってきているところですが、各種対策別、施策別の削減状況がどのような内訳になっているかということについても算定しました。この内訳については 8 ページの下の表 5 に示しております。自動車排出窒素酸化物、粒子状物質それぞれについて単体規制、車種規制、普及促進、交通需要調整、交通流対策の 5 つの項目に分けて、それぞれどれくらい削減しているのかということ計算したデータになります。下の合計が平成 21 年度と平成 27 年度の差ということで、トータルでの削減になりますが、施策別、項目別の量はこの表の通りです。これを見ていただくと、上の 2 つ、単体規制、車種規制の効果が大きくなっているということが言えるかと思っております。

続きまして 9 ページですが、低公害車の導入状況ということで、表 6 に移らせていただきます。細かくて申し訳ないですけども、低公害車は年々増えてきておりまして、ハイブリッド車を含む低排出ガス認定車が平成 27 年度末で 60 万を超える状況ということで、年々増えてきております。

続きまして図 5 ですが、これは対策地域内における基準適合車の導入状況です。当然のことではありますが、年々増加してきておりまして、現時点でほぼ 100%近い状況です。平成 27 年度最新のデータが、最近カウントが出たばかりで、とりまとめ中で申し訳ないのですが、おそらくほぼ 100%に近い値になっているかと思っております。対策地域外では、同じ様に、だんだんと適合率が上がってきまして、74.6%という状況になってきております。当然、対策地域内の方が規制で高くなっている状況ではあるのですが、対策地域外でも年々適合車への更新が促進されているといった状況になっています。

以上が、平成 27 年度の窒素酸化物と粒子状物質の排出量についての説明になります。

次ですが 9 ページの 3 です。平成 27 年度の間目標は達成できたという状況のなかで、最終目標年度の平成 32 年度はどのようなになるのかということ説明させていただきます。これについては、現在、国が中間レビューの案を作っております。中間レビューというのは、国が策定した総量削減基本方針において平成 27 年度の間目標年度の評価を行うこととしておりますので、それに基づいて作っているもので、現在案の作成段階です。その中に最終

目標年度の評価方法も示されていますので、それについて今から説明させていただきます。

資料の 10 ページが、(1) 平成 32 年度の目標評価方法ということで、どのように評価していくかということを示しています。最終的な目標ですが、平成 32 年度の目標ということで、「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」と定められています。確保の考え方ですが、これは二本の柱がありまして、まず①として、常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成ということがあります。常時監視測定局というのは、その地域の代表的な地点で測っており、そこでの環境基準の達成ということですが、これも、一瞬だけ達成するのではなく、継続的かつ安定的に達成していくべきというのが一つ目です。もう一つが、常時監視測定局がない場所についても汚染の広がりや考慮して評価するということがあります。監視測定局で代表的な測定はしていますが、もしかすると渋滞の多い交差点などで超えるのではないかと、環境基準を超過するのではないかと、このようにおそれも考慮して、このような二本の柱で評価するということになっています。②に対応するために面的な評価を実施する、具体的にはシミュレーション等になりますが、そのように評価するということになっています。監視測定局がない場所においては、簡易測定及び数値計算を組み合わせるということになります。その概念図が図 6 になります。

まず左が①で、常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成に係る評価ということですが、これは測定データから判断していくということになります。経年的な推移、過去からの経緯をもとに判断していくということで、超過する可能性が十分低い、つまり基準ぎりぎりまで推移しているのではなく、基準を明らかに下回っており、多少の年毎の変動があっても基準を超えることはなく、超過する可能性が十分低いと考えられるかどうかということが一点。もう一つは、自動車からの排出量に関して低減あるいは横ばいということで、そのような状況が続いた場合に環境基準を超過する程度にまで悪化すると考えられない状況かどうか、これもぎりぎりまで推移しては心配な部分が出てきますので、この二点、年間の変動や、自動車からの影響に多少左右されても十分基準は満足できるという状況にあるかどうかというのが一つのポイントとなります。

もう一つは面的な評価ということで、こちらは数値計算で値を出して面的評価を実施するというものです。ここで万が一基準値を超過した場合は、簡易測定等で再評価するという流れになります。

この二つの手法を組み合わせる上で、最終的に対策地域における環境基準確保を評価することになります。常時監視測定局における評価と面的評価を基に関係都府県と共有したうえで、最終的に評価するということになります。このようなかたちで今後平成 32 年度までの評価が行われるということになっています。

続きまして 11 ページになりますが、最終目標年度の濃度推計についてです。最終的には、平成 32 年度の評価は平成 32 年度の測定局の測定データ等が出揃った平成 33 年度から始めることになると思いますが、実際の評価、いわゆる本番の評価をする前に、現在国が今

入手できるデータを用いて最終目標年度の濃度推計をしており、その結果についても触れられておりますので、それについても説明させていただきます。

まず二酸化窒素ですが、これについて現在のデータから将来濃度の推計をしたところ、すべての常時監視測定局において環境基準値以下と推計されています。この“すべて”というのは NO_x・PM 法関係都府県すべてということで、三重県だけではなく、首都圏、大阪近辺、名古屋近辺すべての対策地域内で、環境基準値を下回っているということになります。常時監視測定局については環境基準達成となりますが、交差点についても計算しております、その結果、首都圏の交差点 1,447 地点のうち 13 地点で環境基準を超過しました。三重県内では超過した地点はありません。最終的にこの予測で超えたのは首都圏 13 地点ですが、これについては今の車両の更新のトレンド等、つまり今の条件、入手できる条件を用いて単純将来条件で推計したものですので、今後各都府県さん、国、業界団体等皆さんが総量削減計画に基づく取り組みを継続していけば、おそらく環境基準値以下になるのではというかたちで記載されております。三重県については、この推計ではすべての地点で環境基準値以下という結果となっています。

もう一つの浮遊粒子状物質ですが、こちらについては常時監視測定局及び主要交差点すべての地点で環境基準値以下と推計されております。

このことから、最終年度平成 32 年度に関しては、今の取組を継続していけばすべての常時監視測定局及び主要な幹線道路交差点近傍地点において、環境基準値以下となる可能性が高いというかたちで示されております。これを受け検討した範囲では、三重県内ではすべての地点において推計結果が環境基準値以下ということ、最初に資料で冒頭に触れましたが、すべての常時監視測定局でも現時点で環境基準を達成していること、また窒素酸化物及び粒子状物質排出量についても年々排出量が減少してきているということ、それらの状況から、三重県下の状況としては平成 32 年度時点で、すべての測定局において環境基準値を達成できるということと、平成 32 年度の最終的な目標排出量についてもクリアできるという可能性が高いのではないかと考えております。これについては今後、状況によって変わる可能性もありますので、引き続き注意深く経過の推移を見守っていきたいと考えております。

(事務局 尾邊副参事)

少し補足をさせていただきます。図 1 をご覧下さい。6 ページです。図 1 と図 2 ですが、平成 24 年度から平成 27 年度まで環境基準を達成できていますが、過去においては、二酸化窒素について、どうしても一カ所目標を達成できませんでした。図 2 の納屋局です。また浮遊粒子状物質ですが、波打っています。平成 24 年度からは環境基準達成ですが、平成 23 年度、達成率が非常に低い時期がありました。これにつきましては、ちょうどこの年、黄砂が中国から多く飛来する時期があり、全国的にも黄砂が見られるということで、黄砂に伴って浮遊粒子状物質も当然飛来するので、全国的にこの浮遊粒子状物質の値が高くな

ったと言われております。平成 14 年度、17 年度もこのような影響があると推測されます。

それから図 2 ですが、皆様のおかげで今では環境基準を達成することができたという内容の報告になります。平成 17 年度から急激に NO_x それから SPM についても下がってきていますが、平成 17 年度から平成 21 年度にかけてどうしてこんなに下がってきたのかということについて、資料の 8 ページ表 5 において、この施策別の削減量について記載があります。これによると、自動車の単体規制と車種規制、それから 3 番目に交通需要の調整・低減が効いているということになります。自動車単体規制、車種規制については、車の排出係数、つまり車体の改善の影響が大きいということで、段階的に単体規制が始まっており、平成 17 年度にいわゆる新長期規制が導入されております。次のポスト新長期規制、これが平成 21 年度に導入されております。この頃に、それぞれの車から排出される NO_x・PM がかなり低下しているということでありまして、このときの NO_x・PM の低減の割合ですが、NO_x のほうが大きいです。PM につきましては、元々平成 17 年度までに低減されておりまして、平成 17 年度から 22 年度というのは、元々排出量が小さいうえに減少量がものすごく小さいということで減少率が小さい。一方 NO_x については、平成 17 年度から平成 21 年度の間で規制による削減率が大きいということです。この図 2 につきましては、先に SPM の濃度が落ちてきて、次に NO₂ が落ちてきたのではと推測することができます。それから、表 5 の 3 番目に大きい削減量についてですが、1 番目は単体規制の実施がありました。2 番目に車種規制の実施がありました。3 番目に交通需要の調整となっていますが、これは通行量で算定しています。この表 5 の交通需要の調整・低減というのは通行量です。通行量が急激に減ったことによる削減効果が、窒素酸化物で 451 (t/年) あるということになります。図 2 の納屋局の交通量などは、道路交通センサスで調べています。平成 17 年度から 22 年度までどれだけ車が減ったかということ、平成 17 年度は平日 24 時間で 6 万 3000 台がこの納屋のところを走っています。ですが、平成 22 年度には 5 万 7790 台に減っております。平成 17 年度は 6 万 3000 台が平成 22 年度には 5 万 7790 台に減っているということで、大型車につきましても平成 17 年度には 41.4% だったのが、平成 22 年度には 36.7% という感じで、交通量自体も減っているということ、それから先の単体規制、平成 17 年度から平成 21 年度、22 年度にかけての新長期規制、ポスト新長期規制という単体規制が効いていると言えます。ちょうど、新名神が京都方面へ開通したのが平成 22 年の 2 月になりますので、平成 19 年頃からの交通量の減少に拍車をかけたのではないかと、事務局の方では思っておるところでございます。以上補足でございます。

(中川議長)

ありがとうございます。それでは質疑応答に入らせていただきたいと思います。ご質問、ご意見等ございましたら、よろしくお願ひしたいと思います。いかがでしょうか。

(四日市市 市川課長)

四日市市の市川です。よろしいでしょうか。

(中川議長)

はい、どうぞ。

(四日市市 市川課長)

四日市市の市川です。2点質問させてください。一点目ですが、NO₂とSPMの環境基準について、それぞれ平成23年度と平成24年度で達成しておるといったことだったと思えますけども、6ページのNO_x・PMの排出量というところで、平成21年度の排出量が5,233(t/年)、SPMが303(t/年)、平成27年度の排出量がそれぞれ2,733(t/年)、161(t/年)と記述がありますけども、これは自動車だけの影響なのか、バックグラウンドも含めた影響なのかというのを教えていただきたいです。8ページにはそれぞれ2,460(t/年)とか142(t/年)とかありますが、これはほとんどが自動車かなと思うわけですが、四日市にはコンビナートがありますので、そのへんのバックグラウンド的なものも加算されているものなのか、全くの自動車だけの影響によるものなのかということをお伺いしたいというのが一点です。

二点目は、SPMとPM_{2.5}の関係ですが、SPMは10μm以下、PM_{2.5}は2.5μm前後という粒子を測定していると思えますが、SPMとPM_{2.5}、今話題になっており、その因果関係についてNO_x・PM法の計画の中に、どのように位置づけられてくるのかということ、つまり傾向が分かれば教えていただきたいです。

(事務局 尾邊副参事)

まず一つ目でございますが、6ページの表2、それから8ページの表5ですが、これは自動車に限ったものでございます。毎年、経過の把握を進行管理調査でやっていますが、これは自動車に限ってやっております。例えば、三重県内に何台あるか、登録台数が何台あるかということ、いつ生産されたかということ、ナンバープレートの番号からはじき出して、年代別の排出量をかけて計算したのが表2それから表5になります。ですから、工場・事業所の影響については、この表2、表5には表れておりません。工場・事業所の影響につきましてはお手元の参考資料、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の3ページをご覧ください。ここに、窒素酸化物の工場・事業所・自動車のうちわけ、それから裏面の4ページに、粒子状排出物質の排出量の工場・事業所・自動車のうちわけがございます。窒素酸化物は、工場・事業所が62.1%、それから自動車が31.2%ということで、窒素酸化物に関しては工場・事業所が6割、自動車3割になります。これは、対策地域内全域での排出量になります。全体ですので、こういう割合になりますが、今問題になっているのはやはり、交通渋滞等で自動車のすぐ横の環境基準はどうだということ。つまり納屋局ですが、納屋局に限って言えば、やはり工場・事業所というより

は自動車の方の影響が大きいのではないかと、これは場所から見ても明らかに自動車の影響が大きいのではないかとこのことが言えます。工場・事業所と自動車の関係でございますが、我々の方で総量の推計をする中では平成 21 年度に実施した根拠データしかありません。過去の四日市公害の頃、公害防止計画の中で、工場・事業所のトータルの総量というのを把握しておりましたが、公害防止計画がなくなったということで、それ以降は把握しておりません。ですから、資料 3 で述べようと思っておりましたが、来年度については、中間目標の評価をするうえで、それから平成 32 年度に向けての施策の検討をもしかしたらしなくてはならないと考えるうえで、やはり工場・事業所のデータも必要ということで、来年度は工場・事業所から発生する総量の現状が、平成 21 年度からどのように変化しているのかを調べようと思っているところでございます。

(事務局 瀬川主幹)

SPM と PM2.5 の相関ですが、日頃、常時監視システムで確認しておりますと、相関があるケースもありますし、あまりなさそうなケースもあります。発生源によっても異なりまして、粒径分布によっても異なりまして、事象による違いがあります。例えば野焼きですと、明らかに SPM も PM2.5 も高い時もありますが、他のケースでは、そのような相関が分かりにくい場合もあり、両者の関係がどうなっているのかということが一概に言いにくい部分があるのかなと思います。そういった中で PM2.5 を、今後この計画にどう位置づけていくかということについては、難しいところではあるとは思いますが、SPM をきちんと削減していけば、一定程度対策にもなる部分はあると思いますので、今後データ、知見等を集めながら、検討していけたらと思っております。

(事務局 尾邊副参事)

PM2.5 につきましては、ご存知の通り、発生原因が分からないところであります。一般的には中国からの影響だと多々言われており、インターネットでも、シミュレーションの結果で PM2.5 が高くなりそうですとか、テレビや放送で流れているんですけども、一概に中国だけの影響ではなくて三重県内のデータに限っただけでも、やはり北勢地域と紀州地域においては、明らかに北勢の方が PM2.5 は高いです。ですから、中国からの影響だけではないです。当然、工場・事業所・自動車からの影響があるということが推測されるところであります。国の方でも成分分析等をやっております、PM2.5 の原因とか、どこからやってくるかということ、今現在探っているところです。なにぶん PM というのは単なる粒子状以外に、例えば二次生成、空気中に放出された NO₂ と低沸点化合物が結合してオキシダントができ、そういったものが PM2.5 の中に入ってきているわけで、一概に PM2.5 と SPM は、関係がありますけれども発生原因的に違うときもあります。環境省としても確定できてはいないということから、県の総量削減計画の中に入れるということについては、今のところないのではと考えております。

(四日市市 市川課長)

四日市市の方は平成 27 年度に 4 局で、PM2.5 の測定をしております。自動車排ガスの方は 2 局、一般監視測定局としては 2 局の位置づけです。平成 28 年度から一般監視測定局を 2 局追加して測定しているわけですが、平成 27 年度の PM2.5 の結果を見ると、自動車排ガス測定局 2 局だけ達成できていないわけです。一般局は達成していますが、年平均 15 という基準を超過しています。成分分析の話もありましたが、四日市市も同じ様に自排局と一般局とやっています。確かに成分分析についても、自動車排ガス測定局と一般監視測定局では二次生成物質が多少違うと感じております。ですから、将来的には自動車の影響ということになれば、この削減計画の中に盛り込まれる可能性もあるのかな、国の動向も分かるのかなと思って、お伺いしたのですが、そのあたりもまだ見通しがつかないということですね。

(事務局 尾邊副参事)

この総量削減計画に関係する国の会議にも出席していますが、国の方から PM2.5 についての話はないです。次期方針・計画とかになると思います。

(中川議長)

よろしいですか。では、他にいかがでしょうか。

〔挙手〕

(中日本高速道路株式会社 落合チームリーダー)

8 ページの真ん中のグラフが 7 ページと同じですので、修正された方がよろしいかと思えます。

(事務局 尾邊副参事)

そうです。失礼しました。図 4 が図 3 と同じになっています。申し訳ありません。失礼いたしました。

(事務局 瀬川主幹)

傾向・状況としては似ていると思いますが、これは明らかに事務局の手違いです。申し訳ありません。

(中川議長)

他にいかがでしょうか。よろしいですか。また最後にお時間ありましたら、全体を通してのご質問、ご意見等のお時間を取らせていただきたいと思います。それでは、次の議事

に移りたいと思います。最後の議事でございます。「今後の自動車 NOx・PM 対策の流れ」ということで、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局 瀬川主幹)

3つ目、最後の議題になりますが、「今後の自動車 NOx・PM 対策の流れ」ということで、説明させていただきます。

引き続き資料 3、13 ページをご覧くださいと思います。ここに今後の流れを書かせていただいています。基本的には、今の計画、冒頭で説明させていただいた総量削減計画に基づく取り組みを継続していくかたちで、進めていきます。先ほど資料 2 の最後でも説明させていただきましたが、取り組みの継続によって、おそらく平成 32 年度には目標を達成できる可能性は十分あるかと思いますが、状況の変化等によっては予断を許さない部分もあると思いますので、今後もし万が一、最終目標が達成できないおそれが出た場合には、改めてその対策を行っていくということを考えております。具体的に来年度、平成 29 年度にどのようなことを行っていくかということ、1 に書かせていただいております。

(1)、(2)、(3)とありますが、まず(1)については、環境省委託ということで国から県に委託されている事業となります。これは例年やっている調査であり、今後も引き続き行っていく事業となります。自動車排出窒素酸化物等総量削減進行管理調査ということで、資料 2 で色々データを出させていただきましたけれど、窒素酸化物・粒子状物質についての排出量の算定等を行う調査で、これは例年どおり行う予定です。併せて、これも毎年行っていますが、NOx 簡易測定調査ということで、窒素酸化物の濃度が高そうな交差点等に、サンプラーを設置して調査するというものですが、これも併せて行っていく予定です。

(2)についてですが、これは四日市市さんからご質問もあったかと思いますが、資料 2 で示したデータというのは、基本的に自動車発生源のみのデータとなります。自動車から発生した排ガスの窒素酸化物及び粒子状物質についての結果を示させていただきましたが、固定発生源に関しては、触れておりません。そういうわけで、最終的に評価するにあたり自動車発生源だけではなく、総量削減計画に目標がある以上、固定発生源の調査も必要であろうということで、中間年度の評価を補完するために、その業務について、来年度、進行管理調査と併せて行うことを現在検討しております。これにより固定発生源のデータが出れば、全ての評価ができるということになると思います。

三つ目は、これは環境省さんの事業になりますが、対策が必要な地区の絞り込みです。資料 2 で説明させていただいた通り、平成 32 年度の評価手法について中間レビュー案で示されております。そのモデルを使って推定するということとなりますが、最終的な本番の評価は、平成 32 年度のデータが出揃った平成 33 年度に行うことになるわけで、何の準備もなくそれを行い、ある地点で高い値が出てしまった場合、すでに対策の取りようがなくなっているという状況に陥ります。それを防ぐには、事前にある程度高そうな場所が分か

っていけば、平成 32 年度最終目標年度に向けて対策を取り易いということで、前もって平成 32 年度の結果を予想しようというのがこの業務になります。そのモデルを使って計算したデータが出てきたら、その中で基準に適合しない範囲について簡易測定等で再判定を行っていきます。どうしても平成 32 年度に超えそうな地点では、別の新しい対策を検討していくこととなりますが、その為の事前の調査、絞り込みを環境省が実施します。

それも含めた今後の対策の流れを、下の 2 の図にまとめています。平成 29 年度から平成 33 年度までということで、○が環境省、●が都府県の実施する事業ということで、三重県としては、先ほど触れました進行管理調査あるいは簡易測定を引き続きやっていくということになります。それと、絞り込みの結果を踏まえて、もし対策が必要であれば平成 30 年度以降に実施していくという流れになっています。そういうかたちで平成 29 年度も引き続き進めていきたいと思っておりますので、皆様方のご協力をお願いする場面も多いかと思っておりますが、よろしく申し上げます。資料 3 については以上になります。

(中川議長)

はい、ありがとうございました。それでは、資料 3 につきましてご質問、ご意見等ございましたら。いかがでしょうか。

〔挙手〕

(中部地方環境事務所 永井課長)

よろしいですか。対策を要する地区についてですが、この地区の大きさというか概念があれば、交差点単位なのか、どんな単位で行うのか、何かあれば教えていただきたいです。

(事務局 瀬川主幹)

それは、具体的にはこれから環境省がやっていく部分ですが、例えば交差点とか、そういう単位で細かく計算していく予定であると聞いております。

(中部地方環境事務所 永井課長)

分かりました。

(中川議長)

他はいかがでしょう。

全体を通してでも結構ですので。いかがでしょうか。

(三重県トラック協会 伊藤専務理事)

トラック協会です。私どもの会員事業所の車両更新等について引き続き取り組んでいるわけですが、警察さんの方で交通規制や信号規制など、色々なことに取り組んでいただい

たという中で、もう一つは道路事情、やはり年々道路の環境が良くなってきており、伊勢湾岸道がジャンクションで繋がって東名阪 3 車線化、いわゆる交通分散もやはり効果があると思います。車は止まらなければガスが滞留することはないと思います。いくら車を変えても、止められては仕方がないので、そのあたりの対策も引き続きよろしく願いしたいという思いであります。

(中川議長)

ありがとうございます。他には全般を通してというか、各機関の中でお取組をしていただいた中で、こういうこともご紹介できるということがあれば、是非ともこの場を借りてご紹介いただきたいなと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、私の方からお聞きしたいのですが、今後平成 29 年度以降、最後の資料でございました通り環境省含めて、各種色々な施策が施行されます。最終平成 32 年度の目標の確認の為に、調査等色々されていると思いますが、毎年毎年、県それから四日市市さんの自排局、一般環境局で測定したデータもございますので、こういった協議会というのは、今回は 4 年間ぶりの実施でしたが、今後どのようなスケジュールでこういう幹事会の場をお持ちになるのか、もしご計画があればお話をいただきたいと思います。

(事務局 尾邊副参事)

参考資料に、協議会のメンバー表をつけています。参考資料です。幹事の皆様におかれましては、必要に応じて協議会委員様等にご報告をいただければ幸いです。幹事がいらっしやらない学識経験者様もお見えです。そちら様へは事務局から今回の内容を、個別に説明させていただきたいと思います。今回は、この中間目標のご報告ということで、幹事会のみとさせていただきたいと思っています。今後の幹事会につきましては、対策地域内の絞り込みの状況を平成 29 年度末のタイミングで幹事の皆様にはご報告を、それと、もし対策が必要となれば、その相談をさせていただきたいと思っております。ご報告とご相談の方法としましては、内容に応じこのような会議を開催する、あるいは文書報告する等ございますが、いずれにしても平成 29 年度末または平成 30 年度当初には何らかの形でご報告をさせていただきたいと思っています。

(中川議長)

ありがとうございました。

今日の会議の中で、お約束したことがございまして、一つは色々な助成の関係ですが、どのようなものがあるのかということ、各幹事様へご照会のうえ、皆様の方にお示しをしていただくということが一点です。もう一点が、資料の中でご指摘をいただきましたとおり、表が誤っておりました。8 ページの表、図 4 になりますが、ここの部分につきまして

は資料を訂正させていただき、改めてご送付をさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、皆様のご協力によりまして、スムーズに議事の方の進行をさせていただきました。ありがとうございました。ここで、いったん議事の方を終了させていただきたいと思っております。後は事務局の方になりますので、お返しをいたします。よろしく願いいたします。

(事務局 尾邊副参事)

ありがとうございました。ご意見を賜りました。議事も含めた全体を通して、それから他に何かご意見、ご質問がございましたら、回答させていただきます。

何かございますでしょうか。

(三重県バス協会 青木専務理事)

一つよろしいでしょうか。初歩的なことですが、資料 5 ページの資料 2 です。各モニタリングポストの値が出ていますが、これは一日 24 時間それぞれの時刻で 24 回測って、その 1 年分のアベレージが出ているということでしょうか。

(事務局 尾邊副参事)

これはですね、環境基準についての考え方になります。

(事務局 瀬川主幹)

1 日の平均値が 24 時間で出て、それが 1 年分ということで、欠測等を考えますと、1 年分で 360 個程度データが出ます。その中で、若干専門的な部分になりますが、98%値、2%除外値という上から高い方の 7 番目か 8 番目くらいのデータで比較するというかたちになっています。つまり、約 360 個の日平均データのうち 7 番目か 8 番目に高いデータと環境基準を比較して評価するという手法をとっています。

(事務局 尾邊副参事)

1 番高い値というのは何らかの異常値の場合がありますので、やはりそれは除外するというかたちで、それを除外した高い値で判断するというかたちになっています。

(三重県バス協会 青木専務理事)

モニタリングポストに行かなくても遠隔でデータを見られるということですか。

(事務局 尾邊副参事)

はい、遠隔で確認できます。随時インターネットで公表もしております。三重県のホー

ムページから、三重の 대기常時監視というところをクリックしていただくと、データは常時見ることができます。そのようにして、我々は常時監視をしております、本日の話題は窒素酸化物と粒子状物質ですが、光化学オキシダントが高くなれば光化学スモッグ予報・注意報を出すということになります。PM2.5 につきましても高くなった場合は、注意喚起ということで県民の皆様にお伝えさせていただくことをしております。

他に何かございませんでしょうか。

ないようでしたら、幹事の皆様にはお忙しい中、恐縮でございますが、本日の会議録につきまして、それから資料の修正部分を含めまして、まとめ次第お送りさせていただきますので、内容についてご確認をお願いいたします。

それでは、これをもちまして平成 28 年度総量削減計画策定協議会幹事会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。