

兵庫県環境審議会大気環境部会 会議録

日 時 平成20年8月22日(金) 10:00～11:30

場 所 兵庫県民会館 亀の間

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	会 長	天野 明弘	副 会 長	朝日 稔
	大気環境部会長	山口 克人	委 員	森 康男
	委 員	藤井 貞夫	委 員	幡井 政子
	委 員	石井 健一郎	委 員	一樹 洋彦
	委 員	塚田 幸広	特別委員	山村 充
	(代理)	細川 雅)		
	特別委員	北村 泰寿	特別委員	森山 正和

欠席者	委 員	西村 多嘉子	委 員	西村 亮一
	委 員	井岡 秀自	特別委員	山根 浩二

欠 員 なし

説明のために出席した者の職氏名

環境管理局長	菊井 順一	大気課長	園田 竹雪
大気課副課長	佐藤 善己	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 (10 : 00)

議事に先立ち、菊井環境管理局長から挨拶がなされた。

佐藤副課長から委員10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。

兵庫県環境審議会傍聴要領の規定に基づき、傍聴(1人)を許可した。

審議事項

(1) 小委員会報告書について

小委員会委員長である山口部会長から小委員会の審議について報告があり、審議の参考とするため、事務局より説明を聴取した。(資料1)

(質 疑)

(北村委員)

予測手法が大きなウエイトを占めていると思うが、予測モデルの実測値との比較はやっているのですか。規制を止めた場合の予測結果でNO₂98%値が60.6ppbとなっており、環境基準の超過0.6ppbが有意な差と判断できるほどの精度があるのですか。

(事務局)

H17年度を基準とした予測モデルにおいて、実測値と整合しているかどうかを検証し、十分な精度があることを確認しています。

予測ですので計算値と実測値で差が出る場合がありますが、それは未把握分として将来においても変わらない数値として試しています。自動車排出測定局については、工場・事業場等の固定発生源からの寄与分をベースに自動車の分が上乘せされている形で、純粹に自動車の影響だけを見ており、予測の一手法としては一番正しいものと考えています。

(北村委員)

p4の検査状況でカメラ検査は17地点となっていますが、調査地点として十分なのですか。

(事務局)

カメラ検査は可動式のカメラで行っているため、調査地点の変更は可能です。現在の調査地点で規制対象である8トン以上の大型車が走行すると思われる道路はほぼ網羅しており、ポイントは押さえられていると考えています。

また、平成19年4月から自動カメラを設置し、夜間の調査も行っているところです。今後も効率的、効果的な検査に努めていきたいと考えています。

(森山委員)

現況の中でSPMの環境基準の超過理由が黄砂の影響となっているが、予測の中では評価されているのですか。

(事務局)

今回の予測では考慮していません。評価は実測値で行いますが、SPMの測定器は空気中の10μm以下粒子状に残っているものを全部吸い込む形になっていますので、自動車によるもの、それ以外によるものの区別ができません。実態として、各測定局で超過した日が黄砂の発生日と一致していたため、黄砂の影響によるものと評価しています。

(森山委員)

黄砂の人体への影響というのは、ばいじん等と区別されるものなのですか。

(事務局)

環境基準では、SPMは10μm以下のものすべてを指しますので、それぞれの物質で区別はしていません。

(山口部会長)

環境基準が設定された当時は黄砂の影響がなかったので、成分に関してどうかというのは考えてなかったと思います。砂の成分ですので、排ガスと比べて安全ではないかと思いますが、黄砂が頻繁にきてやはりダメだということか、健康への影響はさほどないということか。今後の検討課題ですね。

(幡井委員)

条例規制により関係事業者に大きな経済負担がかかっていたわけですが、それに対して 32 億の支援をしたということによかったなと思っておりますが、この支援はこれからも続くとお見込みですか。

(事務局)

条例を施行するにあたり、運送事業者への補助はしっかりとすべきという知事の強い意志がございまして、実績としては 32 億ですが、対象と考えられるトラックが規制地域に流入してくることを想定して、非常に大きな枠の予算を確保しています。

規制と支援は一体のもので、規制が続く以上は支援を続けていきたいと考えています。

(一樹委員)

まず、p2 の総量削減計画において、大気環境基準がNO₂については昭和 53 年、SPM については、昭和 48 年の環境庁告示となっておりますが、そんな前から今の基準が作られていたのか、もしくはその後、基準が変えられていったのかどうかということをお教えいただきたい。

次に、p8 の SPM の推移ですが、先ほど説明がありましたが、順調に下がってきていたのに H19 年度で増えていることに原因があるのかどうか教えていただきたい

それと、p4 の検査状況について、カメラ検査や街頭検査で非常にご苦労なさっているというのが分かりました。ディーゼル車規制を東京や大阪でやっているというのはテレビや新聞で聞いたのですが、兵庫県でもやっているというのが、昨年的高校野球の記事で承知しました。去年と今年で違反車が増えたのかどうか教えていただきたい。また、テレビや新聞等で認識することが多いと思うので、マスコミを使いPRしていくことが必要ではないかなと思われました。

最後に、p14 の予測結果でNO₂98%値、SPM2%除外値の範囲を表現していますが、この数字がどの程度なのか比較するために、例えばp7 ではNO₂98%値の最高値が 65ppb、平均値が 47ppbとなっておりますが、ここでも最高値と平均値で表してもらった方がわかりやすいのではないかと思います。

(事務局)

1 点目の環境基準ですが、残念ながら自動車排出ガス測定局ではまだ未達成ですので、ずっとこの環境基準を達成するのを目標としています。ただ、環境基準というのは本来人が住むのに望ましい環境ということで一つの指標として使われている数字ですので、告示されて以来変更されていません。

むしろ、NO_x につきましては、ゾーン規制というものがあまして、40～60ppb の間、現時点で 60ppb が達成され、よりよい環境となれば 40ppb ぐらいの幅で考える。環境基

準を定める際に大変議論があったことだと聞いています。

2点目のSPMの件ですが、H19年度は非常に黄砂の影響が高い局が多くありました。例えば、日平均値で100mgを超えた局が一般局では51局、自排局で24局とほぼ全局で超えています。神戸海洋気象台で黄砂を観測した日を見ると超えた局の平均値が一般局で166mg、自排局で182mgと相当な高濃度で超えており、平均と最高を押し上げてしまっています。

3点目のバス調査ですが、高校野球の期間中、駐車場において全車両を確認しています。条例規制が始まってからずっと実施しており、主催者を通じて出場校に不適合車で乗り入れないように注意を呼びかけています。今年の夏も調査をしましたが、まだ結果が出ていませんので、春の結果で言いますと、H19年は1,100台調査して違反率が2.7%、H20年は1,342台調査して違反率が2.4%となっています。周知につきましては今後もバス協会、出場校等に対しPRしていきたいと考えています。

最後にNO₂98%値、SPM2%除外値の平均値については、表の中に入れさせていただきます。

(一樹委員)

NO₂98%値のH19年度の平均値47ppbからH22年度にはこれぐらいになると図で示してもらえるとわかりやすい。

(藤井委員)

p15の条例規制の有無によるNO₂98%の比較の表で、園和小学校は条例規制無の方が低くなっていると説明がありましたが、それ以外にも3カ所ありますが、これも理由は同じと考えていいのですか。

また、H22年度の予測で工場・事業場等は同じでその上に自動車が乗っかっているということだが、自動車の占める割合は小さいのではないか。予測値で何が変わったのか。規制に適合した車が増えたということか。今のままの車が走ると何も変わらないのではないですか。

(事務局)

条例規制の有無によるNO₂98%の比較については、実測値を使って補正をしているため、H17年度からH19年度までに予測を上回る環境改善があった局については、補正がマイナスに働いて、規制無の方が低く出てしまいます。ただ、その場合でもNO_xの年平均値は規制無の方がすべての測定局で高くなっています。

自動車の改善効果については、p20の参考資料で自動車排出ガス規制の経緯を載せておりますが、車の買い換えが進めば自動車そのものの性能が上がります。条例規制をすることで代替の速度が少し速くなるため、改善されるということです。

(森山委員)

p6の表2.3で、兵庫県と大阪府の適合車構成率を比較していますが、どれぐらい問題になる車があるか、絶対数があつた方がいいのではないですか。

(事務局)

実台数を入れさせていただきます。

(山口部会長)

本日2,3ご意見いただきましたので、事務局で取りまとめた上、部会長預かりで報告書を修正させていただいてよろしいでしょうか。

(各委員)

異議無し。

(2) 審議会答申(案)について

審議の参考とするため、事務局より説明を聴取した。(資料2)

(藤井委員)

答申(案)で「環境基準の早期達成」と書いていますが、予測ではH22年度に達成するということですが、H21年度では達成できないのですか。もしH21年度に達成できるのであれば、H21年度を一つの区切りにしたらいいのではないですか。

(事務局)

あくまでも目標年度における達成状況ですので、予測ではH21年度はやっておりません。ただ、現実には未達成局は1局ですので達成は早くなるのではないかと考えております。

総量削減計画で、平成22年度を目標年度として、運行規制だけでなく、あらゆる対策をもって環境基準を達成するとしていますので、区切りを平成22年度にしておりますが、決してH21年度に達成されるのにH22年度まで先送りにしてもいいという意味ではございません。

(山口部会長)

他にご意見がないようですのでこの案をもって答申としたいと思います。よろしいでしょうか。

本日は天野会長にもご出席いただいておりますので、ご了承いただければ審議会の決議としたいと存じますがいかがでしょうか。

(天野会長)

異議無し。

(事務局)

答申をいただきましてありがとうございました。

閉 会 (1 1 : 3 0)