

前回委員会までのご意見・指摘事項及び検証内容について

1 交通量（迂回交通）

ご意見・指摘事項

- ・ 運行規制によって迂回している交通量が、条例を廃止すると条例規制地域内に流入する可能性があるのではないか。
- ・ 定性的に、条例規制地域内では条例が廃止になると車が増えるという状況は発生するだろうが、数値としてどのように入れることができるのか。

検証内容

平成 17 年道路交通センサス調査結果及び平成 21 年度環境省ナンバープレート調査結果から推計した非適合車の比率を用い、高速道路等における東西交通流を西宮断面で検証し、どの程度迂回が発生しているかを推計した。

なお、東西の通過交通を考える上で、一般道を用いて迂回する車両については予測が困難であるため、想定には入れていない。

(1) 京都方面に係る通過交通について：

- ・ 京都方面に係る通過交通は、主に中国自動車道を通るルートと名神高速道路を通るルートの 2 ルートが想定され、距離、料金に差はない。その一方、ナンバープレート調査（環境省・兵庫県）の結果では、条例規制地域内路線（阪神高速 3 号神戸線、名神高速道路）と中国自動車道で条例非適合車率の差があることから、条例規制があることにより、京都方面への通過交通には一定量の迂回交通量が発生していると想定する。
- ・ 条例を廃止すると、現在、迂回している交通量が条例規制地域内に戻ってくると想定し、その台数についてはナンバープレート調査及び交通センサスから推計する（推計した交通量を中国自動車道ルートから差し引き、名神高速道路ルートに加算する）。

(2) 奈良方面及び和歌山方面に係る通過交通について：

- ・ 奈良方面及び和歌山方面に係る通過交通は、主に阪神高速 3 号神戸線を通るルートと阪神高速 5 号湾岸線を通るルートの 2 ルートが想定される。距離については、奈良方面については同等であり、和歌山方面については 5 号湾岸線ルートが有利である。料金については、奈良方面、和歌山方面のいずれについても 5 号湾岸線ルートが有利である。また、ナンバープレート調査では 3 号神戸線と 5 号湾岸線の非適合車の割合はほぼ同じである。このことから、現在、5 号湾岸線に迂回している車はロードプライシングの効果によるものと考えられる。従って、条例規制の廃止によって、現在、5 号湾岸線を選択している車が条例規制地域内に戻ってくることは想定しにくい（奈良方面及び和歌山方面に係る通過交通について、条例による迂回交通は発生していないとする）。

2 古い車の更新

ご意見・指摘事項

- ・ 規制に適合しない全ての古い車が、最新規制適合車に置き換わるという想定は、現実と違うのではないか。

検証内容

- ・ (社)日本自動車販売協会連合会の統計データによると、近年、普通貨物車の登録台数は新車が減少傾向にあり、中古車の方が新車より多くなっていることから、規制に適合しない古い車の代替は、中古車への代替を考慮する必要があると考える。
- ・ 中古車への代替を考慮することとし、代替台数は現在の車齢構成の比率に合わせて配分する。

3 最新規制適合車の台数

ご意見・指摘事項

- ・ ポスト新長期規制車の導入量が過大に見積もられているのではないかと。

検証内容

- ・ 「自動車ディーラー・ビジョン」における新車需要台数予測（高位推計（楽観ケース）・中位推計（標準ケース）・低位推計（悲観ケース））について、平成21年度と平成22年度の登録台数（実績値）は中位推計よりも低く、特に平成21年度は低位推計よりも低かった。
- ・ これまで中位推計を採用していたが、新車の登録台数は、自動車ディーラー・ビジョンの低位推計を用いることとする。

4 非適合車の構成率

ご意見・指摘事項

- ・ 車齢構成がどう変わるかを議論し、構成率についてはもう一度見直すこととしてはどうか。

検証内容

- ・ 非適合車の構成率について、環境省ナンバープレート調査の結果を基に検証したところ、条例規制地域、条例規制地域近傍エリア（神戸市中央区以西及び北区、西宮市北部、川西市、宝塚市）、その他のエリア（法対策地域内であるが条例規制地域外であり、かつ、条例規制地域近傍エリア外の地域）となっており、条例規制地域近傍エリアは条例規制の影響を強く受けている。
- ・ この結果から、条例廃止時の構成率を設定する際、法対策地域であって条例規制地域外の、登録が法対策地域外である非適合車の構成率は、条例規制地域近傍エリア（条例の影響を強く受けている地域）を除いて設定することとする。

5 推計結果の考え方

ご意見・指摘事項

- ・ 現況再現モデルによる将来推計には、定量的に算定できない不確実性が含まれるため、将来の予測値には一定の幅を持たせた評価をすべきではないかと。
- ・ NO₂日平均98%値は、年によって変動が大きいため、年平均値で議論すべきではないかと。

検証内容

- ・ 大気環境濃度の状況（NO₂日平均98%値、SPM日平均2%除外値）は、測定局ごとに経年的に一定のトレンドで推移せず、年度ごとにばらつきを持って推移している。
- ・ 現況再現モデルによる将来推計結果に、測定局の経年変化を考慮した一定の幅（高

位・低位)を考慮して評価を行うこととする。

6 評価地点

ご意見・指摘事項

- ・ 大気汚染常時測定局(一般環境測定局、自動車排出ガス測定局、国土交通省観測局)のある地点だけ環境基準を達成できていれば、地域内全体が達成していると評価してよいか、検討が必要ではないか。

検証内容

- ・ 大気汚染常時測定局のある地点に加え、特に交通量の多い交差点近傍においても将来濃度を予測し、考慮する必要があると考える。

7 自動車 NOx・PM 法の検討状況

ご意見・指摘事項

- ・ 国でも自動車 NOx・PM 法を継続するか廃止するかが問題となっている。

国の状況

- ・ 平成 22 年 7 月に「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方」について中央環境審議会に諮問され、自動車排出ガス総合対策小委員会において審議されており、平成 23 年 1 月に発表された中間報告を受け、平成 23 年 3 月に自動車 NOx・PM 法の基本方針が改訂された。
- ・ 今後、法の規定に係る検討を実施の上、中央環境審議会答申をとりまとめ予定となっている(平成 24 年度以降)。

8 尼崎公害訴訟、国道 43 号・阪神高速道路公害訴訟の状況

ご意見・指摘事項

- ・ 尼崎公害訴訟和解条項に基づいて国土交通省が設置した局についても、設置主体は違うものの、同様の手法で測定が行われているのであれば、環境基準達成状況も含めて検討を行うべきである。

状況

- ・ 尼崎公害訴訟は、平成 12 年 12 月に和解が成立したものの、和解条項に基づき「尼崎南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」が現在も継続的に実施されている。(年 4 回程度、これまでに 42 回開催)
- ・ 国道 43 号・阪神高速道路公害訴訟は、平成 10 年 3 月に和解が成立したものの、「国道 43 号・阪神高速道路沿道環境に関する連絡会」が現在も継続的に実施されている。(年 1 回程度、これまで 14 回開催)