

平成24年度 兵庫県環境審議会大気環境部会
ディーゼル自動車等運行規制あり方検討小委員会（第5回）会議録

日 時 平成24年11月5日（月）13：30～15：30

場 所 兵庫県民会館1202号室

議 題 （1）ディーゼル自動車等運行規制のあり方について
（2）その他

出席者 小委員会委員長 西村 多嘉子 特別委員 小谷 通泰
委 員 小林 悦夫 特別委員 山村 充

欠席者 なし

欠 員 なし

説明のために出席した者の職氏名

水大気課長 秋山 和裕 水大気課副課長 長野 公一
水大気課主幹兼交通公害係長 藍川 昌秀 その他関係職員

会議の概要

開 会（13：30）

故山口部会長に追悼の意を表し黙祷がなされた。

本小委員会の委員長に鈴木会長から西村委員が指名されたと報告がなされた。

秋山水大気課長から挨拶がなされた。

長野副課長から、委員4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。

審議事項

・ディーゼル自動車等運行規制のあり方について

審議の参考とするため、事務局（水大気課主幹兼交通公害係長）の説明を聴取した。

（資料1～4、参考資料1～3）

（ 主な発言 ）

（小谷委員）

資料3-1の（中央環境審議会）大気環境部会小委員会第4回で基本方針の内容が変更

なっているが、具体的にはどのように変わったのか。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

旧の基本方針では、「平成22年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準をおおむね達成すること、浮遊粒子状物質については平成22年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準をおおむね達成することを目標とし、二酸化窒素に係る大気環境基準及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の確保が図られるよう最善をつくす」となっており、平成22年度までにおおむね達成となっている。それに対し、新の基本方針では、「平成32年度までに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」、「ただし、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に係る大気環境基準を達成するよう最善を尽くす。」と変更になっている。

(小谷委員)

そのように変更された背景は何か。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

「平成22年度までにおおむね達成」とは、国は90%達成を目安としており、そういう意味では目標は達成されたという評価になっている。「平成32年度までに確保する」というのは、国の議事録等を読む限り、継続的、安定的に大気環境基準を達成することが目標と思われる。よって、平成23年度の自排局のNO₂は全局達成しているが、環境基準の0.06ppmと同値という局もある。環境基準の評価は年間98%値で行うので、気象要因によっては環境基準非達成になることも考えられる。継続的・安定的に達成するとすると、平均値の低下だけでなく年間98%値の低下も必要になってくる。

平成27年度までに全ての監視測定局で大気環境基準を達成、平成32年度までに確保、となっているが、平成32年度には監視測定局のない地点においても環境基準を達成することを目標としている。

(山村委員)

今後何か新しい対策を行うわけではなく、今までの制度を延長することだけで、目標を達成する、達成できるということでのよいのか。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

国の答申案では、目標が「平成22年度」から「平成32年度」に延長されており、「おおむね達成」から「確保」に変更されているが、施策は大きく変更されていない。ただ、単体規制については平成28年に強化されるので、項目として新たな規制はないが、現在の規制が強化される。自動車NO_x・PM法の車種規制については大きな変更はなく、「現時点では、現行の自動車NO_x・PM法を見直す必要はない」となっている。

(小林委員)

資料4の、カメラ検査の合計というのは意味がないと思う。カメラ検査結果は年によって県内県外の違反率が変化しているが、これで何が読み取れるのか。また、カメラ検査の違反率と街頭検査の違反率に差がある。街頭検査は合計で記載されているが、何年間で行った結果なのか、年次変化について記載していないが、これに意味はあるのか。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

カメラ検査の経時変化については、条例を始めた当時から検査を行っており、年々減少している。その理由としては、条例の広報、啓発が浸透してきていること、違反車そのものが古くなり、適合する車に置き換わっていることが考えられる。また、規制対象地域以外では非適合車も運行できるので、運送会社等が適合車を条例規制対象地域で走らせるなどの運行計画を立てていることもある。違反率が低いのが、条例を行っているゆえに低く抑えられていると考えている。

街頭検査は平成16年からのトータルの数値を記載しており、この資料では経時変化は記載していない。違反率がカメラ検査1.4%に対し街頭検査4.5%と数値に違いがあるのは、街頭検査は兵庫国道事務所や県警が過積載等の検査を行うために止めた車に対して行っているため、通過した大型車全てを対象にするカメラ検査に比べると違反率が高くなる。

(小谷委員)

参考資料1の街頭検査結果の資料を見ると、平成22年度末で運行規制対象車両2,199台のうち違反車両104台とあるので、1年間に300台ぐらいの検査数か。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

そうです。

(小林委員)

資料4の記載方法では、条例による運行規制の効果がどの程度出てきたか、カメラ検査の経時変化からどういうコメントをするのか、わかりにくい。ここでは経時変化が重要であり、合計は意味がないので書かないほうがよい。街頭検査についても、街頭検査は選択性があるのでカメラ検査より違反率が高いのはよいが、その理由を含めたコメントに直した方がよい。条例の効果が何も出ていないと読まれたら困るので、「条例の効果があるから継続する」ということが読めるようなデータ、コメントを記載しておく方がよいのではないか。

(水大気課長)

最近は大阪府の規制に関連した問い合わせも多く、お互いの相乗効果もあると思われる。

(山村委員)

違反車両数を見ると、平成19年がピークになっているが、検査方法を変更したのか。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

検査体制は変わっていない。しかし、運行規制対象車には猶予期間が設けてあるので、猶予期間が切れた車が対象車種となったため、違反車両数が多くなったのではないかと思う。

(小林委員)

運行規制が浸透してきて違反車両数が減少してきたのはよいが、平成16年から19年まで増加した理由は何か。また、カメラ検査のカメラは手動で撮っているのか自動で撮っているのかどちらか。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

監視員がカメラを歩道橋の上等に設置して撮影しているものと自動カメラの両方ある。

(小林委員)

自動カメラの場合と手動カメラの場合で検査結果に差は出ているのか。手動カメラの場合、監視員が作業に慣れて、違反車両を見つけやすくなったなどの要因が違反率に影響している可能性はないのか。

(水大気課主幹兼交通公害係長)

手動カメラで撮影する場合、カメラをセットして通過する車両全てを撮影し、撮影した車両のナンバープレートから大型車を自動認識するシステムで抽出するので、監視員が意図的に行うものではない。

(西村委員長)

経年変化がカメラ検査結果ですっと出ているが、参考資料1と資料4では平成23年度まで出ている。違反車両数が減っているのは良いことだが、違反率については県内で平成22年度0.38%が平成23年度0.48%になっており、また平成23年度の県外は0.57%、計0.55%となっている。参考資料1としてはこのままでよいが、小林委員も言われたとおり説明で経年変化、条例の効果をもう少し詳しく追加してはどうか。

(小林委員)

今後の指導や対応のために、カメラ検査を行っている場所によって傾向があるのかわかればおもしろいかもしれない。例えば国道43号での街頭検査とカメラ検査では結果がどう違うのか、また、国道43号と他の地域では傾向が違うのかなど、検査結果を地点ごとに分析してみてもどうか。

(水大気課長)

昨年度の検査件数が減っているのは、対象地域外も参考のために検査したためである。

調査結果を地点別に整理しているか確認しないとわからないが、整理できていれば地点別の検査結果をまとめて提示する。

(小谷委員)

あまり調査場所を公表するのは良くない。

(水大気課長)

資料として出す場合は、場所は記号などでわからないようにする。まずは地点ごとの検査結果をまとめることが可能なのか調べる。

(小谷委員)

年々違反率が下がるのはよいが、参考資料2でNOx・PM法対策地域内の自動車の排出基準適合率が平成22年度末で91.6%、対策地域外で44.6%となっている。この排出基準適合率の差がなくなると、規制がなくなった場合平均されてしまう可能性がある。参考資料1の兵庫県での結果でも、平成21年度末の対策地域内で92.9%、対策地域外で48.9%となっており、この差には規制の効果が現れている。全国の結果とも同じような傾向にある。

(水大気課長)

逆に、国の答申案で、車種規制の強化が入ると条例の必要性が薄れて、国が車種規制を強化すれば対策地域と対策地域外での差が出るのではと期待していたが、強化はなかった。そこは逆に条例の効果が現れているので、今後その方向性のご審議をいただきたいと思う。

(小林委員)

国は、方向としては、「現在の車種規制を継続することで、平均的な数値としてはほぼ達成できるが、交差点等の局地的に達成できないところがあるので、それを車種規制でするのか地点だけの道路構造の改造によって達成するのが最終的な議論になるだろう。特に東京都内や大阪市内でその問題が起こるだろう。その場合、車種規制で達成するには無理があるので、道路構造の改善が必要になると思われるが、そこまで中環審が言うのか。」という議論に少なくなっていたと思う。

(西村委員長)

参考資料2の3ページの黄砂の問題で、ここでは「非達成の理由としては、その黄砂等の影響も考えられる」とあるが、日本列島での偏西風と季節風による黄砂の影響は、近年顕著だと思う。すでに兵庫県でも5月の結果に出ている。飛んでくる物質には手を打てないとするなら、これによって数字が出たのは自然環境そのものが、日本だけではどうしようもない部分があるということであり、様々な問題に拡大してくる。この書き方は何がしたいのか、仕方がないということなのか、これが日本列島の置かれている環境であるというのであれば、これも加味した数値でというのなら、局地的に、北海道や偏西風がまとも

に吹く地域というのは、今後考えて欲しい。数字で客観性を確保するのなら、原因のところでもともと地域や季節によってのばらつきがあり、今後、黄砂の影響がより顕著になれば、どう扱うのか、黄砂だったというだけで終わるのか、黄砂がなければ達成したと言えるのか、日本列島の置かれている状況からそのことも、他のところで考えていかないといけない。審議の内容とは直接関係ないが、意見として述べる。

(西村委員長)

ほぼ意見が出たと思うので、中央環境審議会の答申が出たら、それを踏まえて次回の審議を行いたいと思う。事務局にて日程調整の上、次回小委員会の開催準備をお願いしたい。

閉会(15:30)