

平成23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3回）会議録

日 時 平成23年12月27日（火）10:00～11:45

場 所 兵庫県民会館902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
ア 前回委員会までの意見・指摘事項及び検証内容について
イ 今後の運行規制のあり方の検討について
(2)今後の予定
(3)その他

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

欠席者 特別委員 山村 充

欠 員 なし

説明のために出席した者の職氏名

水大気課長 森川 格 水大気課主幹(計画担当) 藍川 昌秀
水大気課課長補佐兼交通公害係長 木下 勝功 その他関係職員

会議の概要

開 会 (10:00)

冒頭、森川水大気課長から挨拶がなされた。

木下課長補佐から委員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

(1)ディーゼル自動車等運行規制のあり方について

ア 前回委員会までの意見・指摘事項及び検証内容について

審議の参考とするため、事務局（水大気課主幹）の説明を聴取した。（資料1、2、補足資料1～6）

（ 主な発言 ）

(山口委員長)

迂回交通が全体で 117 台と想定したのはわかるが、車種の内訳はどのように算出したのか。

(水大気課主幹)

交通量センサスのデータがあるので、センサスの比率で車種別に按分している。

(山口委員長)

で幅を持たせた評価は、例としてあるのか。

(水大気課主幹)

前回の小委員会の資料でも、幅をもって示していたが、全ての測定局について予測値に対して ± 3 ppb の幅をつけていた。 ± 3 ppb というのは、全ての測定局において、平成 20 年度から 22 年度までの NO_2 日平均 98% 値の最高値と最低値の幅の最も大きかった局の幅であるが、それは測定局によって違うというご指摘があったため、測定局毎のばらつきを考慮した上で、 ± 1 と ± 1.96 の幅で評価した。

(山口委員長)

95%信頼区間というのはわかりにくい。どれだけ出現する可能性があり得るのかを考えた場合に、大きめに幅をとっているという印象を受けるがどうか。

(水大気課主幹)

資料 2 の 90 ページの予測結果を見ていただくと、尼崎市の浜田局では、1.96 の場合で高位が 42.4ppb で低位が 34.8ppb であるので、高位と低位の差が 8 ppb 弱あり、 ± 4 ppb 程度の振れ幅があるが、西宮市の六堪寺を見ると、高位が 46.6ppb で低位が 41.6ppb となっており、高位と低位の差が 5 ppb 程度であり、振れ幅が ± 2.5 ppb 程度となっている。前回の小委員会では ± 3 ppb の振れ幅をつけて評価していたので、これに比べると、前回お示した幅よりも大きい局も小さい局もある。したがって、 ± 1.96 の振れ幅を考慮した場合でも、それほど過大に幅をとったものではないと考えている。

(山口委員長)

95%信頼区間は、100 個のデータがあるとする、95 個がこの間に入るという見方でよいか。

(水大気課主幹)

そのとおりである。 ± 1 に対して ± 2 というのはわかりやすいが、 ± 2 では存在確率が 95.44% となるため、統計学的に多用されている 95% 信頼区間に相当する ± 1.96 をもって評価した。

(山口委員長)

そう考えると、9 割 5 分の確率ということであるが、 ± 1 は少し厳しい見方とも思える。外れる可能性もあるだろう。

(水大気課主幹)

± 1 では 68.26% の確率となるので、外れる可能性はあると考える。

(小林委員)

条例を継続した場合と廃止した場合で、高速道路で考えた説明があったが、一般道、特に国道 2 号や国道 43 号について、どのような配慮をしたのか。

(水大気課主幹)

資料1の交通量の検証内容で、一般道については、交差点が多くあり、どこで曲がって迂回するかを予測するのが困難であるので、高速道路で考えた。

(小林委員)

一般道は無料で通っているが、運行規制が課せられたために迂回させられている。この迂回車両は、条例が廃止された場合に戻ってくる可能性が非常に高く、ほぼ100%戻ってくると思われる。これを配慮しないというのはおかしいのではないかと。要するに、運行規制をしていない時の非適合車率は、一般道と有料道路とで同じ割合で通行していたと考え、条例をかけた時に、一般道の車がどの程度中国自動車道や阪神高速5号湾岸線に迂回させられたかを想定すると、その分は、ほぼ100%戻ってくるという想定をしないといけないのではないかと。そうすると、条例を廃止した場合の環境の悪化は、有料道路の比率より、むしろ一般道で高くなるのではないかと。

(水大気課主幹)

一般道については、どこからどこへ抜けていくかの想定が難しい。

(小林委員)

細かいことは考えずに、マクロに考えるとよい。

(山口委員長)

運行規制開始前の交通量が規制開始後にどのようになったかというデータはあるのか。

(小林委員)

交通量センサのある平成9年度の環境省ナンバープレート調査があれば、適合車と非適合車の比率がわかるはずである。同様に、平成17年度の適合車と非適合車の比率はわかるはずであるから、その2か年のデータを用いて一般道から有料道路への迂回交通が想定できるのではないかと。平成9年度は、条例規制がないため、有料道路と一般道の非適合車率は同じであると想定し、条例規制が始まってから、その分が国道2号と国道43号を通らずに中国自動車道と阪神高速5号湾岸線に迂回させられたと想定すると、予測結果も違ってくるのではないかと。

(山口委員長)

国道2号と国道43号の交通量を切り出したら、想定できるような気もするがどうか。

(小林委員)

一定の条件をつけて想定するとできると思う。シミュレーションはもっとマクロでいいのではないかと。ここで行っているシミュレーションは平面拡散であり、拡散計算で拡散させて、それを足し合わせているものであるため、国道43号の上に阪神高速があるとか、交差点近傍にビルが建っている等は想定していないのではないかと。

(事務局)

建物影響は入っていない。

(小林委員)

そのような部分を計算に入れずに、細かいことをやってもあまり意味がないと思う。

(水大気課主幹)

高速道路でいうと、迂回を設定し、NOxの排出量でいうと0.5%程度の影響があるだろう。

うと考えた。一般道についてどの程度の影響が出るかについては、予測はしていないが、測定局に近いことを考えると、確かに高速道路よりは一般道の方が影響の度合いは高いと思う。

(小林委員)

そうすると、やはり条例を廃止した際の汚染度の上昇は、もっと高くなるのではないかという気がする。

(水大気課主幹)

マクロで捕らえるという意味では、前回小委員会までの考え方は、条例の有無に関わらず、交通量は一定の推移をもって変わると考えており、迂回を考えずに0.99の伸び率で伸びると考えていた。今回は、迂回交通を考慮しているのので、前回よりは、より精緻なものになっていると考えている。

(小林委員)

国道2号、国道43号及び阪神高速3号神戸線では、非適合車率はわかるが、一般道では把握できていないと思うので、規制がかかっていない状況では、高速道路を走っている非適合車率と一般道での非適合車率が同じになると仮定して、その部分が一般道から迂回したものと考えるかどうか。

(水大気課長)

今の考え方の比率を仮に当て込んで、国道43号を予測するということが。

(小林委員)

国道43号を走っていた車は、やむを得ず有料道路に行っているため、もっと高い確率で戻ってくると考える。

(水大気課長)

論点の整理の段階で様々な不確実性を含む要素があり、定量的に数字として入れることのできたものを考慮して作成したものが今回の資料であるが、それ以外のプラスマイナスの要因で、「このような要因は考慮していない」という前提のシミュレーションであると記載することも必要ではないかと思う。全部を当て込んでやるというのは数字としては難しいので、全ての要素を考慮できていないため、プラス要因、マイナス要因は生じるという前提を示さないと、どんどん細かくなってしまう。

(小林委員)

環境を保全するという立場からいうと、わからない数字を考える場合は、ある程度常識的な側に数字を当て込むというやり方をする。

(水大気課長)

安全側に立って、まだ入れられていない要素もあるという注釈を入れるという方法もあるのではないかと。すべてを数値化し、想定して入れ込むのは難しいものがある。

(山口委員長)

その辺をもう少し検討してほしい。

(小林委員)

尼崎公害訴訟の原告団のメンバーの方が言っているのは、高速道路を走っている車のことではなく、国道43号を走っている車のことである。一般道を走っている車の排出ガ

スに起因する SPM は、上を高速が走っている状況では、中で溜まるというのが大きな影響だということを言われており、その部分をきちんとコメントしないといけないと思う。条例をもし廃止するのであれば、それが説得できるだけの説明資料がないと難しいと思う。

(水大気課長)

そのようなことを少し検討させていただいて、具体的に数字として入れられなくても、そのような条件下での予測であるということを明確にしないといけない。

(山口委員長)

条例廃止時の結果の見方の部分で、低めである等の表記を入れる等もあり得る。

(小谷委員)

シミュレーションでは、条例を廃止した場合に、一般道を含めて条例規制地域内の車種構成は変わるということは考慮されている。これにより、国道 43 号では明らかに非適合車が増えるというのは想定されている。これは、小林委員が言われるように、高速道路から高速道路だけではなく、高速道路から一般道に向かうということも含まれると考える。

(小林委員)

過去の経験であるが、阪神大震災の際に、国道 43 号も国道 2 号も阪神高速 3 号神戸線も全て中国自動車道に迂回させたことがある。その後、復旧した際に戻ってきたかというところ、実は、高速道路側については、あまり戻ってこなかった。つまり、東西交通では、今までの習慣で阪神高速 3 号神戸線を走っていたが、中国自動車道の利便性が高いということに気づいていなかったためである。ところが、阪神大震災でやむを得ず中国自動車道を使うと、これも利便性が高いということで、国道 2 号方面に戻らずに、そのまま中国自動車道を走ったという結果がある。したがって、逆の理屈であるが、条例を廃止したからといって、戻ってくるとは限らないということもあり得る。ところが、一般道を走っていた車は、いやいや有料道路を走っていたため、無料の部分が条例の廃止により走れるようになったら、100%戻ってくるという両方を考えておく必要がある。

(小谷委員)

117 台よりもっと多くの非適合車が国道 43 号に戻るといえるのか。

(小林委員)

一般道のデータがないので、数についてはなんとも言えない。

(山口委員長)

117 台とした迂回交通も考え直すべきか。

(水大気課主幹)

京都方面という意味では、国道 43 号から名神高速道に乗り継いでいくかという意味では、117 台にはあまり影響はないと思う。

(小林委員)

京都に行く車については、そうでもないと思うが、問題は、大阪に向かう国道 43 号を走る車である。

(小谷委員)

国道 43 号を通過して阪神高速 5 号湾岸線に入る車は、十分にあり得る。

(小林委員)

大阪へ行く車は、阪神高速 5 号湾岸線をあまり通らない。その理由をトラック業者に尋ねたことがあるが、天保山インターのカーブがきつすぎて、大型車が回り辛いため、大型車が嫌がって湾岸線方面に行かないということであった。天保山インターの道路構造を変えてほしいという要望も出ている。

(水大気課主幹)

大阪方面へ行く交通を考える上では、現状としては、大阪府の条例で発着が規制されているので、国道 43 号をそのまま走って大阪に用事がある場合は、規制がかかっているため意味がない。むしろ、大阪以外に高速道路で抜けていくというのが考えられる。

(水大気課長)

いろいろな用事先があり、一般道を走って、途中から高速道路に乗るというのもあり得る。

(山口委員長)

それらの想定について、事務局で検討してほしい。

(水大気課長)

シミュレーションをした結果の微量な変化が正しいかどうかというのはあるが、検討する。

(小林委員)

シミュレーションする前に、交通流の想定ストーリーをもう少しうまく作っていただいたらよいと思う。

(水大気課長)

どのようなものが入っていて、どのようなものが入っていないという説明はしないといけないと思う。前提条件についてはできるだけ検討はするが、この辺は整理をしておきたい。

(山口委員長)

条件をきちんと書いておくということだと思う。

(小谷委員)

ルート選択による交通量の変化の要素が大きいのか、全体としての車種構成の変化の要素の方が大きいのかを見極めないといけない。ルートの仕分けは、考え出すとかなり難しい。具体的なパーセントをどう設定するかであるが、国道 43 号の現在の非適合車が何台増えるとどの程度濃度が上がるのかという感度分析もわかればよい。

(水大気課長)

実感としては、車種構成の影響の方が大きい。

(小谷委員)

最悪として、迂回しているものが全て一般道に戻ってきた場合に、トータルとしての濃度に対する寄与度がどの程度になるのかであるが、100%全部が国道 43 号に集中するというのはいり得ないので、どのような比率で路線に振り分けるのかというのは、データが少ないところで、非常に難しい。

(水大気課長)

法対策地域外では保有ベースで40%から50%の非適合車が存在している現実から見ると、迂回の交通量よりも車種構成の方が気になる。シミュレーションの中でどのようなパーセントになっているかは、検討する必要がある。

(小林委員)

補足資料1で、西宮出入口のところで非適合車がこのくらいあるというのが示されているが、条例違反の車がこのくらいいるということか。

(水大気課主幹)

条例違反ではなく、非適合であるので、猶予期間にあるものを含んでいる。実際には、県の調査では、違反車は1%を切っている状態であるので、言い方を変えると条例が効いているという言い方もできると思う。

(小谷委員)

交差点の推計結果で、高位と低位が出ていないのは、実測のデータがないからか。

(水大気課主幹)

そのとおりである。

(小谷委員)

交差点の濃度の高さは比較的高く出ているが、交差点での局所的な濃度の超過の問題と、測定局での推計結果とのデータの扱い方はどのように考えるか。

(水大気課主幹)

交差点の濃度が比較的高い理由は、1点目として、交差点については104ページ、105ページにあるように、交差点から5m×5mの地点で予測を行っているが、実際の測定局については、交差点から5mのようなところにある局はほとんどなく、交差点から離れているためというのが1つある。その他、高くなっている地点が、106ページ、107ページの表の左から3つめの欄に最大濃度点というのがあり、B、Cの地点が高い傾向にある。B、Cは、交差点の南側にあたり、交差点について現地を見てみたが、同じ太さの道が交差しているわけではなく、南側の道は、北側の道より太い場合が多く、それは、南側に工場群があることや、阪神高速5号湾岸線への乗り継ぎがある等が関係しているのかもしれないが、A、Dの角よりもB、Cの角が高くなる傾向がある。交差点に近く、交通量が効いてくるといふ影響があるのではないかと考えている。

(小谷委員)

この結果は、条例の存廃を考える上で、制約条件になるのかならないのか。

(水大気課主幹)

条例の存廃という意味では、濃度予測値というのは当然重要な要素となるが、交差点の予測結果が超えているからということのみではなく、測定局も含めて考える必要がある。

小谷委員が言われるように、実測結果がこの地点であるわけではなく、環境省は、関東でこの手法を使って予測を行ったことについて、予測結果が実測とどう違うかの検証を始めようとしている。このことも含めて、これと同様の検証が関西で行われる可能性があるのかわからないが、交差点近傍の予測については、環境省の検証結果も考

慮して考えていく必要があるのではないかと考えている。

(山口委員長)

非常に近い部分では、初期拡散も考えないと異常値が出る可能性もあるが、そのような影響は考えているのか。

(事務局)

尼崎市の出屋敷交差点で初期拡散を検討している。ゼロ点近傍での計算ということにはなっていないが、非常に高い濃度が出ている。

(山口委員長)

環境省で検証を行っているところだろうが、実測を含めて検証もやらないと、近いところが超えているかどうかと評価するのは問題がある。

(水大気課主幹)

濃度を評価するに当たっては、基本的には測定局のあるところ、つまり実測値のあるところを考えるが、交差点の結果も考慮して考えていきたい。

(山口委員長)

訴訟については、これで終わりということではなく、わずかな対策について1つ手を打ったということで、検討は今後も続くという認識をもっているが、そのような認識でよいか。

(水大気課課長補佐兼交通公害係長)

今回のルールについては、今回の連絡会の中でも、具体的方法やエリアについてまだ検討の余地があるという意見も出ていたので、これで全て決まりということではない。

(小林委員)

国道43号の訴訟関係は、和解した後に、関係者で意見交換を行おうとして協議会を作った。委員3人程度、関係県・市、訴訟団、運送業者、国道43号付近の車を使う事業者、商工会議所や大手の事業者全てが入って、確か60ぐらいであったと思うが、年に2、3回程度集まって意見交換を行っていたが、何年か後に休止になった。その理由は、誤解を受けてはいけませんが、訴訟団の方々が、原告である自分たちが国土交通省に意見を言える場が少なくなってしまうことにある。60あるうちの1組織では、60分の1しか意見が言えない。それより、原告・被告だけで議論したらよいということで、たくさんいてもらう必要はないと言い出して、結局、国土交通省もこれに折れて今の形になっている。

逆に言うと、現在、原告団と国土交通省の間でどのような交渉が行われているかは聞こえてこない。先週も連絡会が開催されているが、この会議が開催される前に、2回から3回事前協議を行っている。

(山口委員長)

国の法の見直しは、平成24年度以降ということであるが、最短でも来年度中ということか。

(水大気課主幹)

平成24年度中かどうかはわからない。平成24年度中も含めてということと認識しているが、国は平成24年度以降という言い方をしている。

(山口委員長)

考えられるとすれば、どのくらいのスケジュール感か。

(水大気課主幹)

将来の目標とする排出量については、来年度中に出したいと聞いてはいるが、それを含めて法の規定の見直しについては、それを踏まえての話となるので、まさに、平成24年度以降になるのだろうと考えている。

(山口委員長)

国が決まらないことには、県も結論を出すのをやめておこうというのは言いにくい、それまでどうするのか。

(小林委員)

私は中央環境審議会の小委員会のメンバーには入っていないが、大気環境部に所属しており、小委員会で議論した結果を大気環境部会にかけて議論するが、今までのやり方では、差し戻しが結構多い。理由は、自動車排出ガス総合対策小委員会が専門的なことをやりすぎて、社会情勢を踏まえない技術論ばかりに走られる。その技術論について、本当にこの社会情勢でいくのですかという質問が出て、そこでガタガタになって差し戻されるということ、今までに何回か繰り返している。この議論の中で一番効果が出てきたのは、今までディーゼル自動車に対してなかなかPM規制ができなかったのが、ガソリン車並みに規制ができるという指摘がなされたのは、この議論の成果だったと考えている。

私が聞いている話では、東京の方がひどいが、国道43号に関しては、訴訟団の問題もあって、相当対策が採られており、最終的に1、2か所の交差点を除いて完全に環境基準をクリアすると聞いている。ただ、その1、2か所の交差点については、これまでの自動車排出ガス規制や車種規制だけでは無理だとしており、一部道路構造を改良せざるを得ないだろうと個人的に聞いている。

また、一番効果的な対策は、名神高速道路の延伸工事である。今は国道43号までしか来ていないが、これを阪神高速5号湾岸線まで降ろしたら相当変わるということであるが、昔、西宮市の議会に反対の請願が提出され、採択されたことがある。それともう一つは、阪神高速2号淀川左岸線の延伸が実現すると相当変わると思われる。

(水大気課長)

道路を作るのはかなり先になると思うが、法律を廃止するか継続するかの議論以外に、国の中では強化の議論もあるのか。

(小林委員)

国の小委員会のメンバーではないので、そこまで議論がなされたのかどうかまではわからないが、聞いている話では、強化はないと思う。基本的には、今やっている単体規制の強化でクリアしたいと考えているようである。エンジンの改良が思ったより進んでいるので、いけるのではないかということである。

(山口委員長)

平成32年度までに確保するという文言があるが、国は具体的にどうするつもりなのか。測定するのか。

(小林委員)

シミュレーションだけである。

(山口委員長)

では、本日審議しているような状況になる。実測データはないが、予測値で評価することになる。

(小林委員)

それに対して一斉排出ガス調査をやれというような要求が出ない限りは、今の方法でやるということになる。しかし、調査をやれということになった場合、誰がするのかというのが問題になる。現在、国土交通省が道路沿道で測定を行っているが、国土交通省は、本質から言うと、環境監視調査は環境省や地方自治体の仕事であると言っており、国土交通省の仕事ではないと主張してきたが、私は、国土交通省に対して、自衛のためにやればよいと言ったところ、納得された。

(水大気課長)

現状では、環境基準の達成には、条例単独ではなく、法もあり、条例が公平性の担保を担っているなどがあるが、法の見極めとして、強化することはなさそうだということであるが、ではどのように達成するかということが問題となる。

(小林委員)

私が聞いている話しでは、自動車 NOx・PM 法の強化ではなく、今行っている自動車排出ガス規制だけでいこうということである。

(水大気課長)

その結論はまだ出ていないということか。

(小林委員)

強化の方向で議論しているわけではないということしか聞いていない。

(山口委員長)

その結論が出るのは、かなり遅れそうだということであるが。

(水大気課主幹)

環境省の今年度の特殊な事情として、震災があった関係で、そちらの方に手を割かれているという事情はあるようだが、それを踏まえて何年度かと問われると、環境省も平成 24 年度以降としか答えようがないという状況のようである。

(小林委員)

余談であるが、環境省は、各課ともがれき処理や放射能対策に手をとられ、職員が半分ぐらいしかいない状況で、ひどいところは、課のトップがいなくなっているところもあると聞いている。課長がいなかったために仕事が止まっているという課もある。

(山口委員長)

たくさんのご意見をいただいたが、次第(1)のイの今後の運行規制のあり方の検討についてもご意見をいただきたい。

(小林委員)

個人的には2つの意見があるが、1つとして、「国の動向を見る」という言葉を使いたくない。国頼みかと思われるためである。県として独自に考えたい。もう1つは、今や

っている条例の規制を変更するだけの大きな根拠がないため、条例は継続せざるを得ないと考えている。積極的というより消極的にでも、継続せざるを得ないのではないか。

(山口委員長)

法頼みという言葉を使わないにしても、法の規制の内容が変わったりしたら対応しないといけないのではないか。

(小林委員)

それは当然対応する必要があるが、「それを待ちます。」という表現は使わない方がよいと思う。

(小谷委員)

現状のシミュレーションの結果を見ると、今までは1点の評価であったが、今回は、高位・低位という信頼度の高い合理的な評価になったと思う。その中で、現時点でのシミュレーションでも環境基準を超過するおそれがあるということは、積極的に条例を廃止するという事は難しいと思う。また、交差点の局所的なところでも超えるという結果が出ているが、このような対策をどうするか決まっていな段階で、条例を廃止してから考えるということにはならない。慎重にならざるを得ない。

(西村委員)

廃止というのは、明確な方向性がシミュレーションの中でも出ているかどうかということが最大の問題になる。確かに、改善されている数字は見受けられるが、廃止に至る根拠にはなりにくい。むしろ、続けることで、より目指す方向に前進させる役割をこの条例は持っているはずであり、条例を廃止するのは反対である。

条例そのものが法律に違反しているという問題ではないし、少なくとも、国も法のより規制の強化、つまり、環境基準の達成100%を目指すという方針があるので、環境立県を謳っている兵庫県は、他の都道府県も進んできている中で、競争という意味ではないが、良い意味で、兵庫県の今までの先進性をより進めたいという気持ちは、おそらく当該道路と直接関係のある住民だけでなく、車の販売台数等は産業統計では減ってはいるが、反対に古い車を乗り続ける可能性も高いので、中古車市場も大きくなっており、社会的な状況を見たときには、条例の廃止の根拠には全くなないと考える。

このまま現状維持の条例でいくということかもしれないが、せっかくここまで進んできているため、効果をより進めてほしいということで、条例の継続ということには賛成である。

(山口委員長)

条例の強化も含めてか。

(西村委員)

何のための条例かということ考えた場合、産業がこれで抑えられてだめになる等の反対意見は予測されるが、それを撥ね返すだけの意見を準備しないとイケないと思う。

(山口委員長)

今後の予定としては、事務局でとりまとめを行って、第4回につなげるということによいか。

(全委員異議なし)

(山口委員長)

では、次回に向けて、本日までにいただいた意見を取りまとめるということで、事務局で作業をお願いしたい。

閉 会 (1 1 : 4 5)