

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条例再検討小委員会（第2回）会議録

日 時 平成20年3月25日（火）15：00～17：15

場 所 神戸市教育会館 404

議 題 ディーゼル自動車等運行規制条例再検討に係る大気汚染予測モデルについて

出席者 委 員 長 山口 克人 委 員 森 康男  
委 員 山村 充 委 員 山根 浩二

欠席者 委 員 西村 多嘉子

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 大気課課長補佐兼自動車運行規制係長 大谷 昌平  
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（17：00）

**審議事項**

**（1）大気汚染予測モデルの概要について**

審議の参考とするため、大気汚染予測モデルの概要について事務局より説明を聴取した。（資料3）

**（ 質 疑 ）**

（山口委員長）

発生源別の排出量について小型焼却炉は平成11年度のデータを使っているが、古いのではないか。

（事務局）

小型焼却炉につきましてはダイオキシン削減の観点から法令により規制が強化されておりますので、現実にはほとんどなくなっている状況ですので、過小評価ということはないと思います。

**（2）ディーゼル自動車等運行規制条例再検討に係る大気汚染予測モデルについて**

審議の参考とするため、ディーゼル自動車等運行規制条例再検討に係る大気汚染予測モデルについて、事務局より説明を聴取した。（資料4）

( 質疑 )

( 山口委員長 )

p15 の NOx 排出係数で重量車の排出原単位 g/km/t になっているのは等価慣性重量をかけるということだと思いますが、p26 の排出係数では単位が g/km になっているのはなぜか。

( 事務局 )

p26～28 の排出係数の表では重量車について、等価慣性重量をかけた後の数値ですので、単位は g/km で統一されています。

( 山口委員長 )

p29 の旅行速度について、 $V_{MAX}$ が指定最高速度で、 $V_{MIN}$ が実際の走行速度だと思いますが、指定最高速度よりも走行速度が速い場合があるということですか。

$V_{MIN}$ はどうやって決めているのか。

( 事務局 )

$V_{MIN}$ は交通センサスの混雑時旅行速度から設定しています。都市部ではあまりないですが、郊外の高速道路等で制限速度を大幅に超えて走れば、走行速度が指定最高速度を上回る場合があります。ただ、必ずしも兵庫県のどこかの地域がこうなっているということではなく、そういうケースが出てきた場合にそのように設定するという事です。

( 山口委員長 )

p33 の表 3.2.1 の都市ガスの排出係数の単位がkg/km<sup>3</sup>となっていますが、kg/m<sup>3</sup>ではないですか。

( 事務局 )

kg表記にあわせると 単位はkm<sup>3</sup>になります。

( 事務局 )

p37 の炭化水素類排出量はガソリンスタンドなどの貯蔵施設や塗装・印刷業等から排出される物だけを対象として設定しており、自動車からの分は別途排出係数を設定しています。PRTR のデータを活用できるかどうかについては検討します。

( 山口委員長 )

炭化水素はどこに影響してくるのか。

( 事務局 )

SPMの二次生成粒子推計モデルに影響してきます。過小評価でSPMの濃度に影響があるかどうかは、現状でほとんど達成していますので、今回のモデルにおいて影響はほとんどないと思います。

(山口委員長)

p66、67の図で一般局と自排局を一緒にすると見にくいので分けた方がいい。

また、一般局と自排局を示す と の数は p61～64 に示されている測定局の数と一致していると考えてよいか。

(事務局)

そのとおりです。図については修正させていただきます。

(山口委員長)

p51の表現ですが、全ての地域で評価判定結果が「A」を満足したとあるが、そもそも全ての地域を対象に評価しているので全ての地域という言葉はいらぬのではないかと。

また、表4.6.1にあるBGはどういう意味か。

(事務局)

「全ての地域」は削除します。また、BGについての記載がないので追加させていただきます。

(山口委員長)

p55の重回帰モデルの各項目の単位ですが、NMHCは10ppbC、Tempは0.1となぜ単位に数字がついているのか。NMHCについて1と標記されていれば10と読むということですか。

(事務局)

NMHCについては観測自体が10ppbC単位程度の精度しかないため、一般的にこのような単位を使用しています。

(森委員)

p6の走行量の設定において、平成9年度交通センサデータの構成率を平成17年度に適用し、実際の交通量は平成17年度データを使うということですが、なぜ平成9年度データまでさかのぼるのか。

(事務局)

道路交通センサにおいて、8車種区分での調査は平成9年度が最後で、それ以降、平成11年度、17年度の調査は4車種区分になっています。例えば、4車種区分の小型貨物車は8車種区分では軽貨物、小型貨物、貨客に分かれますが、車種ごとに大きさが違うため排出係数も変わってきます。そうすると排出量算定を行う際に精度が落ちてしまいますので、出来る限り8車種区分で行いたいということで、平成9年度のデータを使っています。

(森委員)

今回の予測はこれでいいとしても、今後、同様の手法で予測を行おうとするとまた平成9年度までさかのぼらないといけなくなる。4車種区分で行うことも考えておかないといけないのではないかと。

(事務局)

現在、交通量調査はどこの自治体でも基本的に4車種区分で行っており、局地汚染対策等で特定地域について独自調査を行う場合は別として、今回のように広域での予測を8車種区分で行う場合、平成9年度のデータをいつまでも使うわけにはいかないと思っています。

(森委員)

5年毎の交通センサスとは別に常時観測も貴重なデータだと思いますが、車種区分は小型車、大型車ですので、利用したいと思ったときに8車種区分でやるのはしんどい。

将来のことを考えて、4車種区分と8車種で排出量を算定するとどれくらい結果が違ってくるのか検証しておいた方がいい。その結果、あまり変わらなければ4車種区分でやってもいいのではないか。

(事務局)

自動車登録情報の登録ベースと実際の交通量の構成比率があまり変わらなければ8車種区分と4車種区分でのトータルの排出量はそれほど変わらないかも知れないですし、構成比率については地域性があるかも知れません。どちらにしても予測のベースになる部分ですので、今後の課題として検討していきたいと思っています。

(山口委員長)

p74の表5.4で普通貨物、バス、特種に分かれています。大型車両のみの台数ということですか。

(事務局)

大型車両のみです。

(山口委員長)

そのうち違反車が何台で違反率がどれくらいかというのはどこに記載されているのか。

(事務局)

猶予期間内の車や規制対象外の車がありますので、そのままデータを集計すると実際の違反率と違ってきますので省略しています。違反率については前回の資料に載せています。

(事務局)

今回のご意見を踏まえ修正した上で委員長に確認いただき、第3回の小委員会で将来予測の結果をお示ししたいと思います。

閉 会 ( 1 7 : 1 5 )