

平成22年度 愛知県環境審議会大気部会 会議録

1 日時

平成22年7月29日（木）午前10時から午後12時まで

2 場所

愛知県自治センター 8階 D会議室

3 出席者

(1) 部会委員

林部会長、宮尾委員、酒巻委員、竹内委員、岡本委員、山澤専門委員（以上6名）

(2) 事務局（愛知県環境部）

環境部 伊藤技監、林地球温暖化対策監

大気環境課 岡田課長

規制グループ 鈴木主幹、木佐技師、竹川主事

調査・監視グループ 新井補佐、大倉主査、横井主査

大気環境課地球温暖化対策室 杉本室長

温暖化対策グループ 來住南主任主査

自動車環境グループ 飯沼主幹、加藤主任主査

環境調査センター 柴田大気圏部長

4 傍聴人等

傍聴人なし

5 開会

6 議事

(1) 平成21年度大気汚染調査結果について

事務局より資料1の説明があった。

〈 質疑応答 〉

(山澤専門委員)

平成20年度・21年度は良い方向に向かっている傾向が見られるが、もう少し長期で見た場合に、数年先には達成する見込みがあると考えていいのか。

(事務局)

資料2の5年間の経年変化にある通りだいぶ下がってきているが、このまま放っておいて達成できるとは言い難いため、もう少し取り組む必要があると考えている。

例えば自動車NOx・PM法には車種規制があり、首都圏、中部圏及び関西圏などの濃度が高いと

ころを対策地域として指定し、排ガスの厳しい基準をクリアした車でなければ車検が通らないという厳しい規制を行っている。自動車からの窒素酸化物の排出量が減っている大きな要因ではあるが、貨物などの排ガスもあるため、もう少し対策できる部分があると考えている。

(岡本委員)

測定点というのはどのように決定しその場所におかれたのか。

(事務局)

都会や山などの人口的なエリアと気象ブロックによるエリアで、その地域の大気の濃度が把握できるであろう2～3局と決めている。置く場所については、市町村や県の公有地の中で、測定点同士が隣接しないよう配慮している。

(岡本委員)

幹線道路からの距離は考えているのか。

(事務局)

一般環境大気測定局については一般的な環境状況の把握を行なっているため、道路からの距離は考慮していない。自動車排ガス測定局は自動車からの排ガスの影響を調べているため、道路からだいたい10m～20m程度のエリアに配置し、道路からの影響を測っている。

(林部会長)

光化学オキシダントについて、発生源別にどのあたりからきているかなどといった分析は行われているのか。

(事務局)

光化学オキシダントはほとんどがオゾンである。窒素酸化物とVOCが原因物質であり、大気中で光があたることでオゾンができる。現在、原因物質のうち窒素酸化物の量は減少しており、VOCについても今年度から濃度規制が全面的に始まっている。

排出汚染物質そのものは少しずつ減少しているが、生成が複雑ということもあり、なかなか濃度は減ってこない。VOCの濃度規制が多少効果をあげてくる可能性はあるが、今のところ顕著な効果は見られていない。

(酒巻委員)

光化学オキシダントの環境基準が決まっているが、その値は当時の状況を踏まえて出来たものであり、今の値が正しいかという議論がある。また、現状では環境基準の達成率が非常に悪く、全国的に1%以下しかない。

環境基準が何故この数値なのかという議論があるが、始めた時点では当時の専門家が集まって決めた経緯がある。

(林部会長)

窒素酸化物についてであるが、三重県の干潟の埋立アセスにおいて埋立地から発生する貨物の流通用交通を接続する国道に乗せていいかを議論した際、基準値が0.04ppm以下とすると守れるとこ

ろがほとんどなくなってしまうため、0.06ppm を評価基準にしたという事例もある。

(酒巻委員)

10年後20年後の光化学スモッグがもし今のままの状況であれば環境基準の評価の考え方はもう少ししっかりするだろう。国内だけの解釈では対応は無理である。

(竹内委員)

資料15ページ、対策地域内のものについての記載はあるが、対策地域外については窒素酸化物等の排出量が増えているといったことはないのか。

(事務局)

排出量は対策地域外も含めて集計している。対策地域内の1割程度に相当するものが対策地域外における排出量である。

(2) 環境に配慮した自動車輸送の促進について

事務局より資料2の説明があった

〈 質疑応答 〉

(林部会長)

最終的には県内発着7割程度の非適合車を狙うとのことだが、県内全ての運送業者についてなのか。それとも対策地域内のみなのか。

(事務局)

県内に入ってくる運送業者、つまり愛知県に発着する運送業者全てに対してである。

(林部会長)

つまり県外発の運送業者もありうるということか。

(事務局)

県外からきて愛知県に物を下ろすような車も対象としている。

(林部会長)

運送業者といっても全国に及ぶことになる、大変ではないか。

(事務局)

全国にあるトラック協会等に周知の文書を出し、協力を仰ぐことを考えている。

(林部会長)

E Uの高速道路課金ではタコグラフを利用していたように思う。
全国の都道府県で協力しなければならない。

タコグラフは環境とは関係のないところで提出義務があるが、非適合車に罰則を課すようなこと

はできないのか。

(事務局)

適合車はステッカーを貼り付けることになっている。これは既に国の制度の中にあるが、あまり浸透していないため、制度の中に盛り込んで積極的に推奨し貼っていただくことを考えている。業界でステッカーの意義が通用するようになれば、ステッカーを貼ることによって非適合車が見えるようになり、抑止効果も狙える。

(林部会長)

抜き取り調査のようなことをやるのか。

(事務局)

実際に走行している車を調査することは難しい。愛知県内に発着する車は事業者の所に行くため、そこで確認し、県に報告していただく。

(林部会長)

大変ではないか。

(事務局)

業界での説明や業界団体などで協議会を作るなどして積極的に取り組むこととしたい。

(林部会長)

12・3年以上経つと自動車税は高くなるが、現在のように景気が悪いと買い替えのインセンティブにならないのではないのか。

(事務局)

例えば自家用10tトラックの場合、年間の税金は約53000円だが、10%重課で約58000円となる。その差額は5000円であり、税率がわずか1割アップするだけなので買いかえのインセンティブになることはないと思う。

(林部会長)

その税金の差額を5倍とか10倍にしなければならない。景気がよければ買い換えるきっかけになる。

(事務局)

基本的には今の車種規制以前に大気汚染防止法において、車の型式に応じたいわゆる年式規制がある。ポスト新長期規制はほぼガソリン車並みであり、こうした車への代替がすすんでおり、徐々に排ガスはきれいになっていくわけであるが、二酸化窒素の濃度は環境基準達成まであと一步のところまできているので、もう一押しという意味で、この制度でやっていきたい。

(林部会長)

資料2のグラフについて、岡崎大平測定点はかなり高濃度だったものが、岡崎朝日と同じところ

まで濃度が落ちてきている。岡崎大平と岡崎朝日にはどういう違いがあるのか。

(事務局)

発生源に関しては、交通量や車種等について詳細に調べることができない。気象条件等も関わってくるため、発生源だけではなかなか改善できず、発生源由来の問題に関して明確なことはわかっていない。

(林部会長)

岡崎大平は3年間ですごく濃度が落ちている。何かよほどのことがあったのではないか。

(宮尾委員)

経済の鈍化でトラック輸送量が減っている。環境部の取り組みによる結果ではなく、景気の影響ではないか。

(林部会長)

そうであれば、他の測定点においても濃度が下がるのではないか。岡崎大平の方だけ大きく濃度がさがっている。特殊な要因があるのでは。

(事務局)

岡崎大平測定局は国道1号と東名高速の岡崎インター出入口の合流地点付近にあり、同じ幹線道路沿いであっても特に特殊な位置にある。景気についてはそのことも影響していると考えられる。

(林部会長)

高速道路の利用が減ったからということですね。そうすると、無料化などの影響を受けた場合は

(岡本委員)

また増えます。

(山澤専門委員)

これについてはもうしばらくやってみないと分からない。

(岡本委員)

一般市民の感覚でいうと、エコカー減税があるならばその逆があっても不思議ではないと思う。5000円ではなく5倍のペナルティを課すような。

(林部会長)

2001年に自動車税の保有税グリーン化が行われ、効率のよいエンジンほど減税されるようになった。今度のエコカー減税については公共が支出する一方であり、自動車メーカーに対して何の影響もない。自動車税については税率を傾斜することによりエンジンの効率化を図らなければならなくなったが、エコカー減税にはそれがない。アメリカでは3ヶ月程度で予算が底をついている。仰るとおり、非適合の車に対するペナルティを課すべきだと思う。

例えばタコグラフポイントのようなものを作るとよいと思う。トータルで悪い走り方をした車に

はペナルティを課すようにできればと考える。

(事務局)

特に汚染に影響している車種規制非適合車を排除しできるだけ使わないようにしていくというのがハード的な対策であり、他にもソフト的な対策としてタコグラフが代表的な手法になるかと思うが、エコドライブを推進していくことを考えている。

(3) その他

事務局より資料3及び資料4の説明があった。

〈 質疑応答 〉

(林部会長)

資料4の運輸部門での対策例に自動車の走行量を1割減とあるが、なかなか減らないのではないか。これは国が書いているものなのか。

(事務局)

環境省が試案として示したロードマップであり、これを前提に県としての戦略を決めている。

(林部会長)

県として戦略を掲げたときに、規定しておくべきことは何なのか、施策間で相反することが起こるとすれば何なのかを見えるようにして、県民がそれを監視できるようなシステムを作るべきである。

他の関連施策との関係はどうなっているか。

(事務局)

温暖化対策は環境部だけで出来るものではなく、様々な分野で取り組み、ご協力をいただかなければならない。関係部局で調整に入っており作業に時間を要するが、近いうちに新たな地球温暖化防止戦略の検討委員会を開き、全体像を示したいと考えている。

(林部会長)

調整するには問題を見える化しておく必要がある。

(宮尾委員)

エネルギー起源のCO₂が2006年で8139万トンと書いてあるが、CO₂の排出量を産業や家庭などどこから出てくるものなのかを間接排出で換算した結果であり、発電所は比例配分している。しかし直接排出で分析すると、中電碧南火力が100%石炭であり2195万トンのCO₂を出している。中電碧南火力を石炭ではなく、全て天然ガスに切り替えて同じ量の発電をすると、1500万トンにCO₂が削減できる。間接排出で推算すると発電で石炭を使っても免罪されてしまう。地球へ負担の少ない燃料への変換も含めて検討しなければならない。

(林部会長)

資料を見た人が頭を働かせて比較することが必要。

(岡本委員)

自動車を使うことが前提で、性能を良くしようという話はあるが、自動車自体を減らす話があまり出てこない。

(事務局)

資料中に直接的な表現はないが、自動車の走行量を減らす取り組みや、モーダルシフトなどもあり、そういったもので走行量を減らしていく。

(林部会長)

「Avoid」「Sift」「Improve」という言葉がある。移動をしなくて済むなら移動を回避し、移動しなければならない場合は低炭素型の交通手段へシフトし、どうしても自動車での移動しかない場合は自動車そのものを改善させる必要がある。技術が向上すれば良しとするのではなく、基本は回避から考えなければならない。

(竹内委員)

PM2.5で環境基準が決定し、5ページのところに「削減対策を着実に進めることがまず重要である」と書いてあるが、具体的な対策は決まっているのか。

(事務局)

今までにもばいじんやSPMなどの対策として、法や条例によるばい煙対策や自動車排ガス対策を行ってきた。PM2.5削減を目指した新たな対策としては、やはり成分分析等で発生源を特定するなどしたうえで、対策をしていくことになると思う。

(宮尾委員)

石炭火力として実際に国内で稼働している碧南火力があるが、非常に高効率に発電する技術を誇っている。一方、世界に目を向けると中国やアメリカも石炭による発電を行っているが、日本の技術を海外に移転すれば日本が排出するのと同程度ほどのCO₂が削減できるという話もある。技術移転も視野にいれるべき。

(林部会長)

企業には海外で環境に貢献する活動を行った上で業績を上げてもらい、それを国内に還元してもらおう。

(岡本委員)

そのようなことを一般の国民が知るだけでも状況は変わると考える。

(林部会長)

温暖化戦略は様々な施策について各々の専門家がいるが、少しずれたところの話になると専門ではなくなってしまう。それに気づくような表示の仕方がほしい。

(岡本委員)

普通の人にとってこういった専門的なものは受け入れにくい。それは伝え方の問題であり、自分の身にすぐにかかわってくるようなものには危機感を覚えるが、火力発電がどうか、地球温暖化のppmがどうかという数字ばかり並べられた話になると現実感が湧かず、現実の行動には移らない。その溝を埋めるような伝え方があるとよいと思う。

(林部会長)

全体をどう減らすかという道具立てをしっかりと見せた上で、家庭で行うことのできるCO2削減効果の高いものについて、一般の国民がしなければならない行動やビジョンとして分かりやすく示していくことが大切ではないか。

7 閉会