

## 愛知県環境審議会大気・騒音振動部会（2023年度）会議録

### 1 日時

2024年1月16日（火）午後2時30分から午後3時45分まで

### 2 場所

愛知県自治センター4階大会議室（Web会議システム併用）

### 3 出席者

#### （1）委員

##### 【対面出席】

山澤部会長、光田委員

##### 【オンライン出席】

長田委員、榊原委員、東海林専門委員

（以上5名）

#### （2）事務局

##### 【対面出席】

愛知県環境局：近藤技監

水大気環境課：大橋課長、松尾担当課長、澤田課長補佐、肆矢主査、吉川主任  
飯田課長補佐、関本主査

生活環境地盤対策室：横井室長、鈴木室長補佐、八木主査、奥田技師

地球温暖化対策課：吉田課長補佐、坂東主査

環境調査センター大気環境部：石黒部長

（以上15名）

### 4 傍聴人等

傍聴人 なし

報道関係者 なし

### 5 議事

会議録の署名について、山澤部会長が榊原委員と光田委員を指名した。

#### （1）2022年度大気汚染調査結果について

資料1について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【長田委員】

光化学オキシダントの環境基準は、1つの県だけで何か行っても、うまく下げることができないかもしれない。しかし、近隣の県と協力するなどして、何らかの知見を増やしていければよいと思うが、何か計画はあるのか。

【事務局】

光化学オキシダント濃度を含め、大気汚染の常時監視について、環境省の広域監視システム、通称そらまめくんとして、他の自治体の測定結果も一元管理されている。本県においても、このデータを参考として活用している。また、県環境調査センターにおいて、他の自治体の地方環境研究所や、国立環境研究所と共同研究なども行っているところである。

光化学オキシダントは、環境基準を達成できていない状況にあるが、国においても、環境基準の再評価等の検討を進めているところである。前回、前々回の部会においてもご指摘いただいたが、国において検討を進めており、昨年度中に知見の整理を終えるという予定であったが、少し予定が延長し、検討を継続している状況である。

このような状況を注視しながら、情報の収集整理を行い、光化学オキシダントの環境基準達成に向けて取り組んでいきたいと考えている。

【長田委員】

愛知県としては、特段何をするでもなく、国の出方待ちということだが、せっかく研究機関を有しているので、何か実施したら良いのではないか。この数年間で何か実施したことはないか。

【事務局】

現在、県環境調査センターにおいて、国の光化学オキシダント対策の再検討の一環と思われるが、他の地方環境研究所、国立環境研究所との共同研究を行っている。まだ内容は出せる段階なのかどうか、といったところだが、進めている状況である。国や研究の動きも踏まえながら考えていきたい。

【長田委員】

行政の中に研究機関もあるため、上手に研究を奨励し、国と一緒にローカルな対策というのもぜひ進めて欲しい。

CO<sub>2</sub>等の温室効果ガス対策でも、国が行うだけでなく地方が少しずつ努力しなければ進まない。光化学オキシダントの抑制についても、この後に報告されるNO<sub>x</sub>とVOCの低減を含め、県独自にできるところから行わなければ解決しない。これだけものづくりが盛んで、しかも研究機関がある自治体であるため、ぜひ対策に繋がる研究を行って頂ければと思う。

**【山澤部会長】**

大変重要な指摘と考える。

光化学オキシダントは、原因物質を排出しているところとその影響が出ているところが必ずしも一致しないため、なかなか1つの県だけでは改善していくことは難しい。しかし、環境に対してはボトムアップでできるだけ環境を良くするという方向で考えていただきたい。

2ページの達成率のグラフについて、光化学オキシダントの達成率が0%となっているのは、年間で1時間当たり0.06ppmを超える時間帯がすべての地点であったため、0%になっているという理解で良いか。

**【事務局】**

そのとおりである。

**【山澤部会長】**

それがいつ、どの程度出ているか等の視点で見ると、今の資料のままでは分かりにくい。指標については国で検討されているということだが、どのような状況なのか、あるいはそれが良くなっているのか悪くなっているのかということについて、平均濃度で見るとあまり変化がない。非達成部分がどの程度出ているのかという観点も重要である。今すぐではなくとも、そのようなことも分かるようにしていただきたい。

**【光田委員】**

3ページの経年変化で、SPMとPM<sub>2.5</sub>は右肩下がりとのことだが、PM<sub>2.5</sub>が2022年度に微増している。PM<sub>2.5</sub>は大陸からの移流、例えば工場の稼働等がコロナにより停止している間は低い値であり、月ごとの変化などでもそれは読み取れたと思うが、工場の稼働等の回復により増加に転じているということは読み取れるのか。また、季節により大きな差があるのか。

**【事務局】**

PM<sub>2.5</sub>については、2021年度と2022年度の年平均値をみると、少し増加しているが、長期的に見れば、減少傾向にあると分析している。2021年度より2022年度が少し増加している要因については、はっきりとしたことは分からない。PM<sub>2.5</sub>は原因物質の生成機構が複雑であり、十分解明されていない。また、大陸からの越境汚染の影響も受けるため、原因分析が難しい。

PM<sub>2.5</sub>の濃度の時期による差異については、黄砂が多発する春季にやや高めになる傾向はあるが、詳細については今後分析していきたい。

**【山澤部会長】**

5ページの有害大気汚染物質の経年変化について、一番下のジクロロメタンだけが近年微増しているように見える。環境基準と比べれば十分低いが、発生源と

使用業界について把握しているか。

**【事務局】**

ジクロロメタンは、有機溶媒、溶剤として広く用いられる物質であり、特に金属、機械の油脂洗浄の用途で多用されている。県としては、PRTR 制度に基づき、県内の事業所の中で大気中への排出が多い事業所について報告いただいている。直近、2021 年度のデータでは、1t 以上の大気への排出がある事業場は県内に約 40 あった。

2022 年度のジクロロメタンの測定値は、県内の測定地点の中で、特に名古屋市内の複数の測定地点が他の地点より高い濃度を示していた。調査主体の名古屋市にも確認したが、原因については今のところ分かっていない。PRTR の排出量が多い事業所の所在地と測定地点を比較してみたが、関連は見られなかった。引き続き県内の濃度が高い地点について、原因の分析を継続して行っていきたいと考えている。環境基準と比べると十分低い値であり、直ちに健康影響がある状況ではないが、今後も注視して分析をしていきたい。

(2) 2022年度交通騒音・振動調査結果について

資料 2 について、事務局から説明があった。

< 質疑応答 >

**【東海林専門委員】**

県営名古屋空港の航空機騒音に係る環境基準達成率が2022年度は68.8%、2021年度は56.3%であるが何か対策を行って改善されたか。

**【事務局】**

令和 3 年度は環境基準達成地点が 9 地点であり、令和 4 年度は環境基準達成地点が11地点である。変化した 2 地点は、春日寺会館、名古屋市北区の短期測定地点であり、春日寺会館の $L_{den}$ は59から55、名古屋市北区の $L_{den}$ は59から56となっている。原因ははっきりとわからないが、県営名古屋空港には定期便以外に自衛隊基地からの航空機が発着しており、その運航状況の年度変化によるものと考えられる。

**【東海林専門委員】**

飛行機の運航状況の変化によって、達成率の増減があるということか。

**【事務局】**

そのとおりである。

**【東海林専門委員】**

約30%の地点で環境基準を達成していないが、県の方で対策等続けるといった

考えはあるか。

【事務局】

空港から測定地点への距離が異なっているため、全地点での環境基準達成は難しいが、航空機騒音を軽減するため、着陸する時に、騒音を抑制するような運航方法を航空事業者に要望している。

【山澤部会長】

自動車騒音・道路交通振動の今後の対応の中で、発生源対策は自動車性能によるものと考える一方で、低騒音舗装や環境施設帯の整備等の道路構造対策は道路行政に係るものもある。毎年度の調査結果は道路行政側とどのように共有・反映しているか。

【事務局】

結果については、道路行政部署・国・市と情報共有し、必要に応じて対策を要望している。

【山澤部会長】

道路行政部署の対応は、測定結果を踏まえて、舗装・改良を検討しているという理解でいいか。

【事務局】

そのように理解している。

【山澤部会長】

広い道路の舗装を新しくした際に、以前よりも騒音が小さくなったと実感したので、環境基準達成ができていないところは順次改良を行ってほしいと思う。

【光田委員】

航空機騒音について、環境基準が達成されていない地域とされている地域の苦情に関連性はあるか。また、苦情が出やすい地域との関連性はあるのか。

【事務局】

県営名古屋空港に関する苦情件数は、令和3年度440件、令和4年度108件である。数字で見ると苦情件数が減り、達成率があがっている。地域ごとの苦情件数を集計していないため、必ずしも改善したとは言えないが、県管理となる前の大型機が運航していた頃と比べると苦情件数自体は減っていると思われる。

【光田委員】

環境基準が達成されていない地域とされている地域の苦情の差の集計ではないということか。

【事務局】

そうである。

(3) 中部国際空港周辺における航空機騒音調査の見直しについて  
資料3について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【山澤部会長】

見直しについて、いつの調査から適用するのか。

【事務局】

指定地域以外の2地点での調査は今年度をもって終了し、来年度から適用と考  
えている。

【山澤部会長】

これまでの調査結果で問題がないと確認されたためだと理解した。今後中部国  
際空港の滑走路が増設される際には、騒音について十分に検討する必要があるの  
で、しっかり対応すると共に、臨機応変に調査を実施していただきたい。

(4) 愛知県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画(案)  
について  
資料4について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【東海林専門委員】

第3章 対策地域の現状における窒素酸化物と粒子状物質の棒グラフの数値は、  
愛知県全域の値という認識でよいか。

【事務局】

対策地域内の数値である。

【東海林専門委員】

承知した。基準年が15年前なので、ちょっと現状としては無理があると思う。  
例えば、直近3年ぐらいの自動車からの総排出量も入れると、目標値にどれだけ  
近づいたかが見えると思うので、余地があるのであれば、記載するとよい。

【事務局】

現況の排出量は、現行計画から継続して経年的に目標の達成状況を確認できる  
ようにという趣旨で、現行計画を踏襲することとしている。

【長田委員】

2020年排出量が目標値を下回っている。自動車NOx・PM法の趣旨だけではなく、  
NOxをさらに下げ、同時にVOCももう少し下げれば、ローカルにできるオキシダン  
トの量も減るはずであるため、先進的な取組として、良いことではないか。

**【事務局】**

目標量は、法律で定まっており、環境基準が確保できる状態になったときの排出量を逆算して、計算的に求めた値である。現況として目標量を下回った状況ではあるが、更に良好な環境を目指していく。

**【東海林専門委員】**

どの施策がどの程度寄与したか定量的な書き方がされていない。

**【事務局】**

各施策における定量的な効果の記載に係る御意見であるが、様々な施策の複合的な効果をもって、目標を達成したと考えている。

**【東海林専門委員】**

承知した。ただ、目標を達成したのは、何らかの施策が効いたということである。

**【山澤部会長】**

定量的にそれぞれの施策がどれだけ効いているかを評価するのは難しいと思う。全体としては前回の計画とあまり変わりはないということだが、5章に新たに加えた、変更したという取組はあるか。

**【事務局】**

大きく変わった取組はない。燃料電池自動車等の普及を踏まえて、表記を修正した。

**【山澤部会長】**

第3章の排出量の棒グラフでは、普通貨物自動車の割合が大きい。重要なポイントになると想像できる。各施策の効果を、ある程度把握していると、重点的に取り組む施策も見えてくると思う。

(5) その他

なし