

中央環境審議会大気環境部会 自動車排出ガス総合対策小委員会 ヒアリング資料

平成 22 年 10 月 15 日 東京都

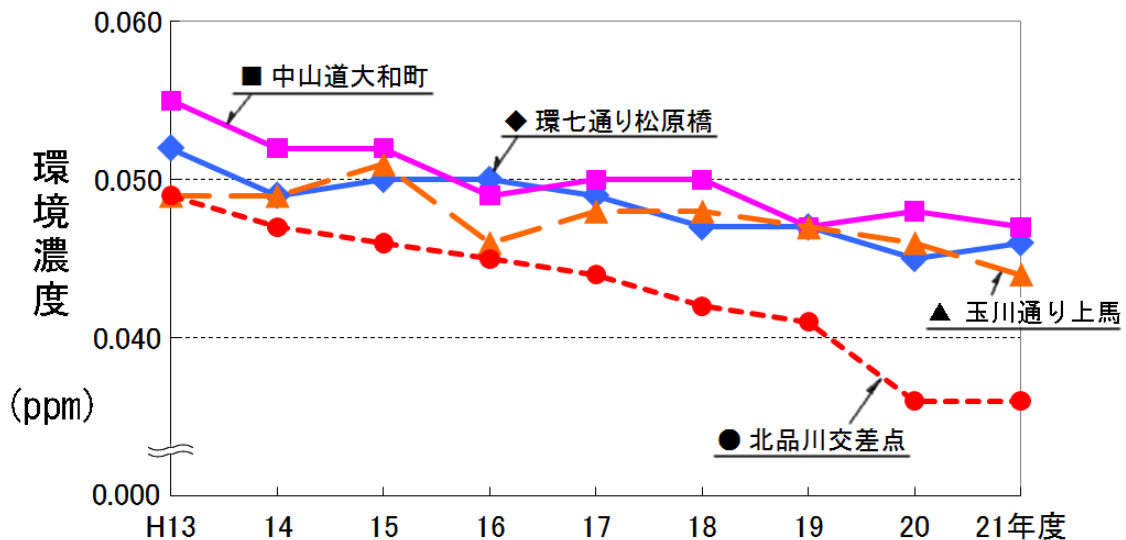
1 環境基準非達成の局所の状況

(1) 平成 21 年度 NO₂環境基準非達成局 … 4 局（全て自動車排出ガス測定局）

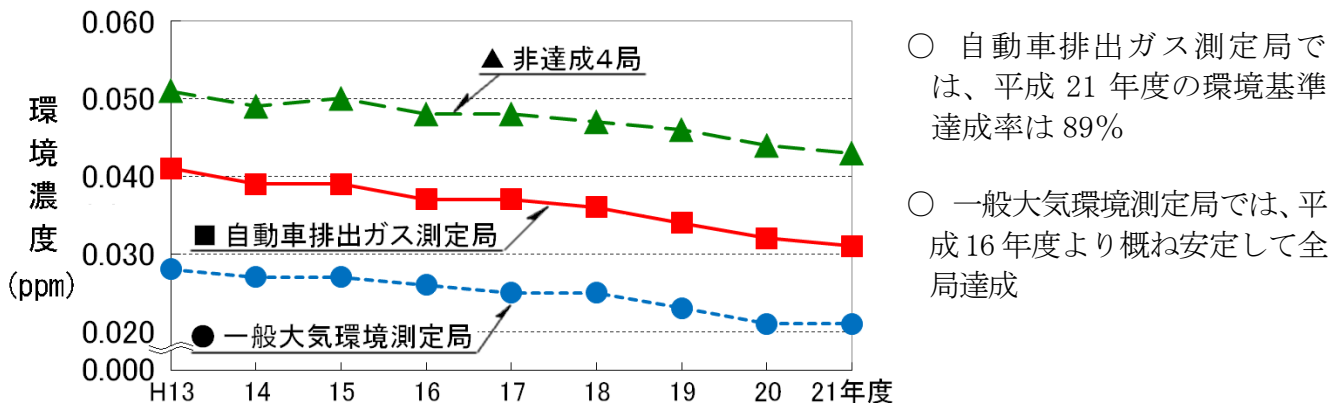
局所（測定局）の名称	交差道路等	交通量（台/12 時間-平日）
環七通り松原橋	国道 1 号・環状 7 号線	7.7 万台
玉川通り上馬	国道 246 号線・環状 7 号線	7.0 万台
中山道大和町	国道 17 号線・環状 7 号線	7.3 万台
北品川交差点	国道 15 号線・環状 6 号線	5.4 万台

交通量の出典：平成 17 年道路交通センサス（但し交差点等の上空に位置する高速道路の交通量を除く）

(2) NO₂環境基準非達成局における年平均濃度の推移



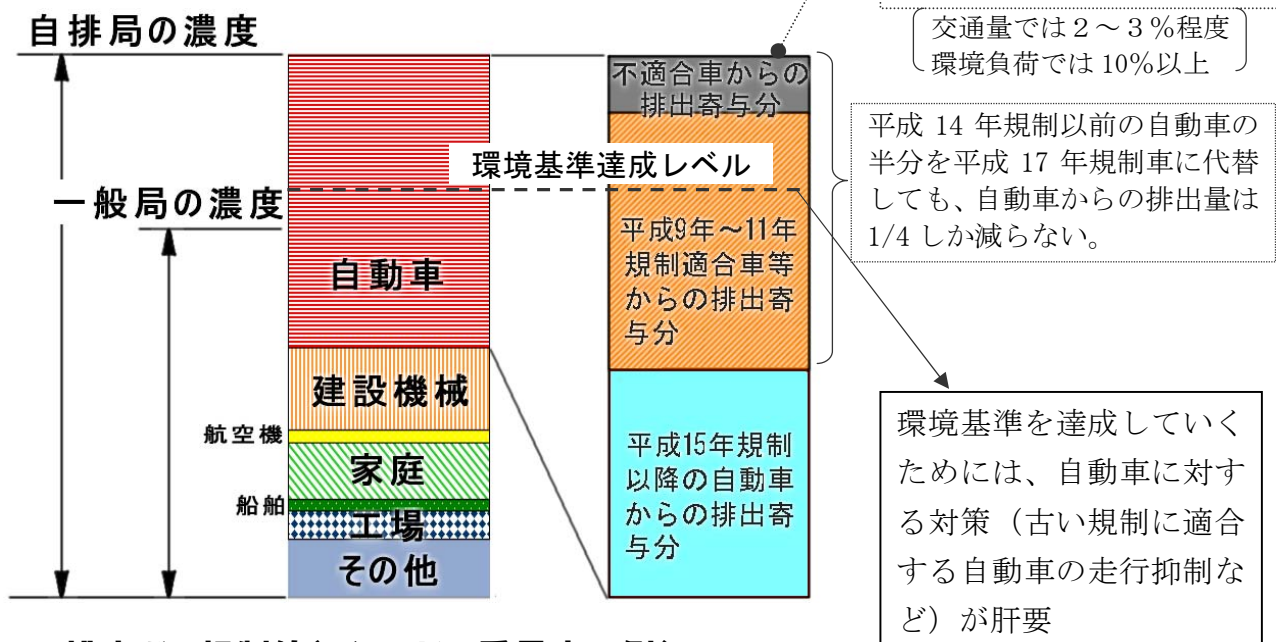
<参考> 都内全測定局における年平均濃度の推移



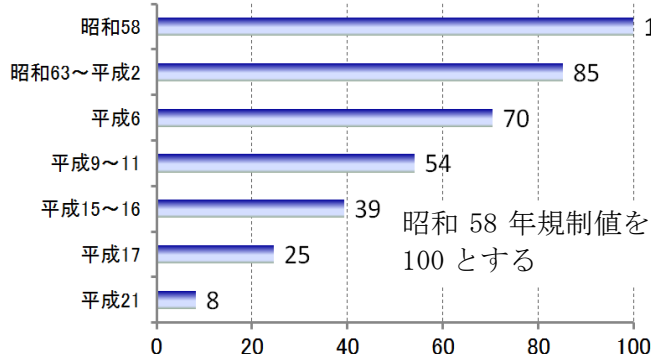
出典：東京都環境局の各年度発表資料

(3) 非達成の要因とシミュレーション

○ 環境濃度のモデル



○ 排出ガス規制値(ディーゼル重量車の例)



いわゆる元年規制車は、ポスト新長期規制車の10台分の排出量

出典：平成18年環境省調査を基に都が加工

<参考>

○ 一般大気環境測定局の設置場所：

固定発生源又は移動発生源からの有害大気汚染物の排出の直接の影響を受けにくいと考えられる地点について、地域における有害大気汚染物質による大気汚染の状況の継続的把握が効果的になされるよう選定するものとする。

○ 自動車排出ガス測定局の設置場所：

固定発生源からの有害大気汚染物質の排出の直接の影響を受けにくいと考えられる地点において、車種別交通量、走行速度、気象条件及び地理的条件を勘案し道路・地域の類型化を行い、自動車からの排出が予想される有害大気汚染物質の濃度が、沿道における他の地点と比較して相対的に高くなると考えられる地点を優先的に選定するよう努めるものとする。

〔平成13年5月21日 環境管理局長通知「大気汚染防止法第22条の規定に基づく大気汚染の状況の常時監視に関する事務の処理基準について」より抜粋〕

2 環境基準非達成の局所における基準達成に向けた取組(実施例)

(1) 局所の対策

① 換気施設

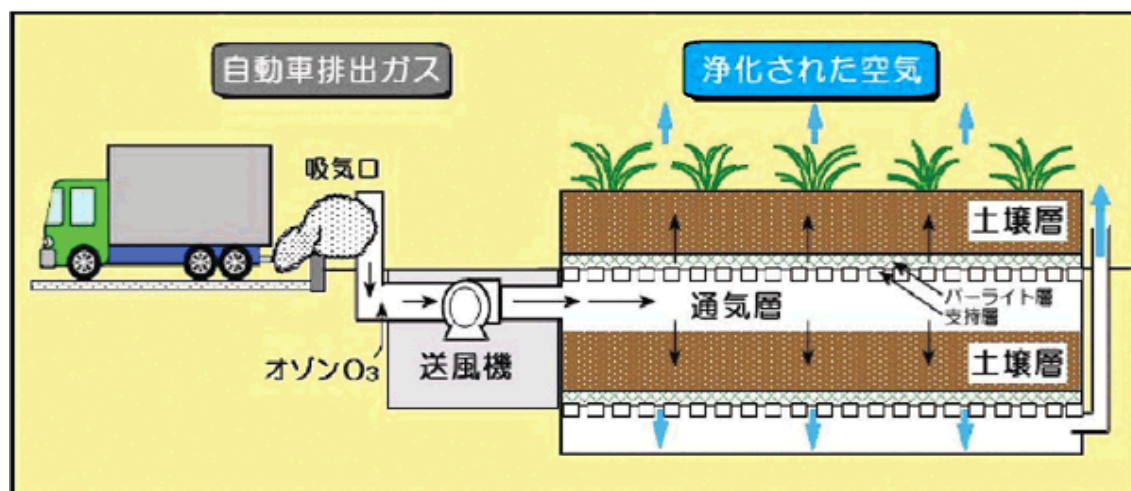
道路高架の下部に大型送風機を取り付け、交差点空気の拡散を図る。

- ・中山道大和町(平成 10 年～)
送風量は約 40 m³/秒



② 土壌を用いた大気浄化実験施設 (平成 13 年～)

- ・中山道大和町 (平成 13 年～) 延面積 約 700 m²



- ・環七通り松原橋 (平成 15 年～)
延面積 約 330 m²



③ オープンスペースの設置

「YUME パーク・大和町」(約 650 m²) 供用開始 (平成 17 年 3 月～)



出典：東京都建設局

(2) 単体の対策

- ・ 九都県市で一定の環境性能を満たす自動車を指定低公害車として指定
首都圏自治体の連携により、環境性能に優れた自動車を指定し、普及を促す。
- ・ 都内で 200 台以上の自動車を使用する事業者に対し、一定割合以上の低公害車の導入を義務付け
- ・ 低公害かつ低燃費な車の導入を誘導
都内の事業者が、九都県市指定低公害車、ポスト新長期規制適合車を導入するにあたり、導入費用の補助や利子等の優遇のある融資をあっせん。
また、電気自動車・プラグインハイブリッド車に関する導入補助や自動車税・取得税の免除、低公害車に係る駐車場料金割引等を実施

(3) 交通需要管理の推進

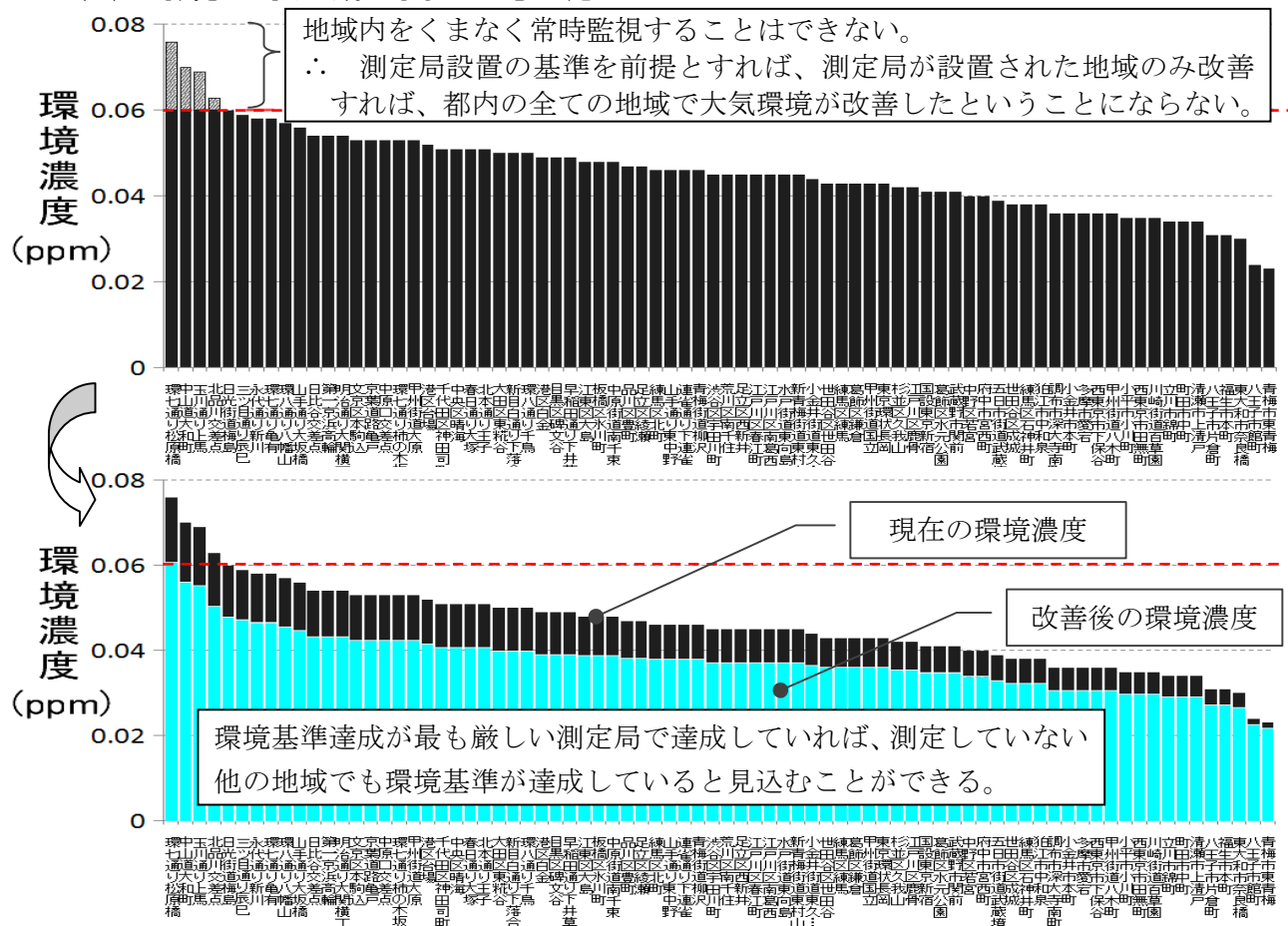
- ・ TDM東京行動プランに基づく TDM 施策の推進 (平成 11 年～)
自転車利用の推進 (自転車走行空間の整備、環境交通キャンペーンの実施等)
公共交通機関の利用推進 (パーク&バスライド、カーシェアリングモデル事業の実施等)
など

(4) 環境負荷の大きな自動車の利用抑制

- ・ 条例を改正し、都内の全ての事業者に対し環境負荷の大きな車の利用の抑制に努める義務を規定
- ・ 都庁は率先して、グリーン購入・グリーン配送に関する取組 (契約時における環境負荷の大きな車の購入・利用の排除) を推進するとともに、都内事業者に対し、環境負荷の大きな自動車の利用抑制の働きかけを実施

3 基本方針の変更に関する要望

(1) 環境基準達成に関する考え方



(2) 今後、検討を深めるべき対策

○ 渋滞地点における交通分散策

交通量減少・渋滞緩和による交通円滑化は、自動車からの環境負荷低減に効果

- ・トラック・バスは、その車両重量や車体長から迂回活動に限界。
- ・乗用車は、小回りが効くうえ、カーナビの標準装備化が進む。

⇒ 乗用車に特化した取り組みの検討

例：代替ルート情報の提供促進のため、カーナビ装着支援や道路交通情報の収集と提供のためのインフラ整備。特に集中している地域には、通行に対する課金制度を構築。その他、公共交通機関や自転車等の代替手段の普及策など。

○ 道路ネットワークの充実

これらの対策の検討・実施には、法による根拠付けや財政支援など、国の積極的な関与が不可欠

(3) 基本方針の変更に係る要望（まとめ）

① 局地汚染対策が、個々の局所に捉われずに進められること

測定局設置の基準を前提とすれば、局所のみには有効な対策を手段とし、環境基準の達成を目的とすることは、手段と目的の整合性がなく、行政のとるべき手段ではない。

まずは、最も大気汚染が厳しい局所においても環境基準が達成できるよう、交通の分散による負荷低減を目指した道路ネットワークの充実、ITSを活用したり混雑地域・道路において課金したりするなどの乗用車の分散誘導策など、広い地域でのさまざまな対策を進められるようにすべきである。

② 流入不適合車に対する取組を実施すること

次に、道路ネットワークが充実するまでに早急にやるべきこととして、対策地域内を走行する不適合車に対する取組が必要である。

平成17年10月、今回と同様に中央環境審議会小委員会において、自動車排出ガス総合対策のあり方が議論された。このとき中間報告案として、流入車規制や対策地域の拡大、荷主への義務付けなどに関するA案からF案までの6案が提示された。

これら6案について、当時から今日に至るまでの社会的・技術的情勢の変化を勘案し、改めて検討を進め、基本方針に盛り込むべきである。

なお地方公共団体としては、対策地域内の荷主等が環境負荷の大きな自動車の使用を抑制したり、環境負荷の低減に取り組む運送事業者を正しく選択できるような評価制度を構築したりするなどの手法実施が考えられるが、国はこれに対し率先実施や取組支援を行うべきである。

③ 最新規制適合車への代替を促進すること

さらに、最新規制適合車の普及は、大気環境の改善や温室効果ガスの削減に寄与するものである。

車種規制や導入補助制度の実施にあたっては、対策地域内に限定することなく、全国的に最新規制適合車が普及していくような仕組みとすべきである。

中央環境審議会大気環境部会
自動車排出ガス総合対策小委員会（第2回）資料

I 環境基準非達成の局所の状況（測定値の経年推移、基準非達成の要因（自動車以外の発生源の影響も含む）、シミュレーション結果 等）

1. 環境基準非達成局及び測定値

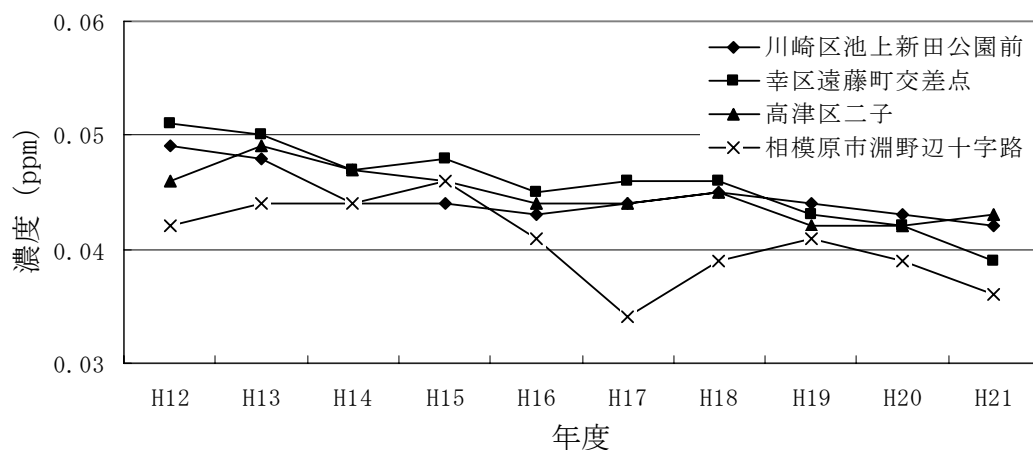
本県における平成21年度のNO₂環境基準非達成局は以下の4局（すべて自動車排出ガス測定局）である。

測定局	市町村	日平均値の年間98%値	年平均値	過去の環境基準達成年度
①川崎区池上新田公園前	川崎市	0.068 ppm	0.042 ppm	未達成
②幸区遠藤町交差点	川崎市	0.062 ppm	0.039 ppm	未達成
③高津区二子	川崎市	0.064 ppm	0.043 ppm	H19
④相模原市淵野辺十字路	相模原市	0.061 ppm	0.036 ppm	H17、H20

※環境基準値：0.060ppm

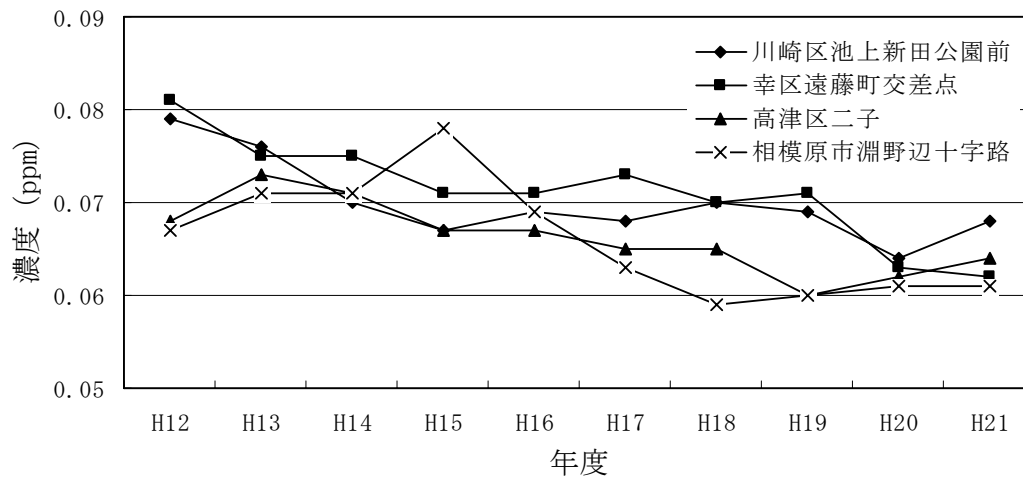
このうち①川崎区池上新田公園前と②幸区遠藤町交差点の2局については、平成18年度及び平成20年度の予測調査において、追加施策がなく現状のまま推移した場合に平成22年度も環境基準未達成と想定されることから、局地汚染対策が必要と考えられる。

二酸化窒素年平均値経年変化



※ 平成17年度以前の淵野辺十字路は、環境常時監視マニュアルに準拠したフィルターが未装着のため、参考値扱い。

二酸化窒素98%値経年変化



※ 平成17年度以前の淵野辺十字路口は、環境常時監視マニュアルに準拠したフィルターが未装着なため、参考値扱い。

2. 環境基準非達成局の状況

①川崎区池上新田公園前

- ・測定局は、東京大師横浜線（産業道路）（6車線）の南側に位置。
- ・産業道路に沿って上を首都高速横羽線が通っている。
- ・産業道路を走行する自動車における大型車の割合が34%と他の非達成局と比べても多い。
- ・産業道路を利用する自動車の84%が京浜臨海部に出入している（H20年度調査）。
- ・土壌浄化施設や光触媒塗布ブロック、グリーンウォール等の浄化施設が設置されている。
- ・NOx年平均濃度は横ばいにある。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
産業道路	38,105台	34%	35,811台	6%増
首都高速横羽線	50,882台	25%	54,906台	7%減

②幸区遠藤町交差点

- ・測定局は、国道1号線（4車線）と国道409号線（4車線）が平面交差している「遠藤町交差点」の南側に位置。
- ・NOx年平均濃度は減少傾向にある。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
国道1号線	35,430台	15%	38,713台	8%減
国道409号線	20,193台	17%	23,353台	13%減

③高津区二子

- ・測定局は、国道246号線（4車線）の南側に位置。
- ・約500m西側に交差点があり、渋滞が測定局まで伸びることがある。（H16年度調査）
- ・他の非達成局と比べても、交通量が多い。
- ・平行して東名高速道路が走行しており、交通量の振り分けによる効果が期待される。
- ・NO_x年平均濃度は横ばいにある。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
国道246号線	44,808台	18%	49,631台	10%減

④相模原市淵野辺十字路

- ・測定局は、国道16号線（4車線）と相模原大蔵町線（2車線）が平面交差している「淵野辺十字路」の北側に位置。
- ・寄与が大きいと考えられる国道16号（H17年度調査）に代わる幹線道路が無い。
- ・著しい渋滞の時間帯は見られない。（H17年度調査）
- ・NO_x年平均濃度は減少傾向にある。
- ・H17年度、NO₂・NO_xともに大幅な濃度の減少があったが、次年度に再び増加している。

<交通量>

路線名	H17年度交通量 (12hデータ)	大型車 混入率	H11年度交通量 (12hデータ)	H17/H11 増減(%)
国道16号線	31,395台	17%	33,097台	5%減
相模原大蔵町線	9,676台	12%	10,707台	9%減

Ⅱ 環境基準非達成の局所の基準達成に向けた取組の実施状況

1 局地汚染対策

①京浜臨海部の環境改善に向けた調査

ア 産業道路を利用する自動車の実態調査の実施

産業道路（東京大師横浜線）沿道にある池上測定局（川崎区池上新田公園前測定局）で環境基準未達成の状況であるため、平成 20 年 7 月 23 日に環境省、神奈川県及び川崎市が産業道路を利用する自動車の実態調査を実施。

イ 京浜臨海部の事業所調査の実施

平成 20 年 7 月、8 月に京浜臨海部のエコドライブの実施、低公害車の利用、出入り事業者への要請などの実施状況の調査を実施。

②事業者向け自動車利用ガイドラインによる取組みの要請

川崎市臨海部の二酸化窒素環境基準達成に向けて、事業者に取り組んでいただきたい環境に配慮した自動車利用の取組をとりまとめた事業者向け自動車利用ガイドラインを作成し、平成21年7月～22年3月に、323の事業所を個別訪問し、ガイドラインによる取組の協力を依頼。

③池上測定局二酸化窒素情報システムの運用

二酸化窒素の環境基準が未達成な状況が続いている「池上新田公園前測定局」において、二酸化窒素が高濃度となった場合に、予め登録しているメールアドレスに情報提供し、エコドライブの実施や不要不急の自動車利用の自粛などの取組に協力を呼び掛ける。今年度から、ラジオ放送でも情報配信を開始。

④環境ロードプライシングの拡充の要請

産業道路沿道に設置されている「池上新田公園前測定局」で、二酸化窒素の環境基準が未達成な状況が続いているため、産業道路や首都高速横羽線を走行する大型車の首都高速湾岸線への転換を促進させる、首都高速湾岸線の環境ロードプライシングを拡充するよう、国や首都高速道路株式会社に要請している。

2 対策地域への流入車も含めた基準適合車への転換の促進等

①条例による運行規制

平成15年10月から、粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル車（乗用車は除く）について、県内全域での運行を規制。路上、拠点、事業場で調査を実施。

②ディーゼル自動車排出ガス改善促進資金等利子補給

県では、条例に不適合となる車両を買い換える際に、県の融資認定※を受けて、ディ

ーゼル自動車排出ガス改善促進資金及び国民生活金融公庫の融資制度（環境対策資金）を利用した事業者に対し、利子の一部の補助（利子補給）。

※融資認定制度は、平成18年度を持って終了。

③粒子状物質減少装置装着促進事業（二段階規制対応分）

都条例及び埼玉県条例に基づき実施している二段階目のディーゼル自動車の運行規制に適合していない車両が東京都、埼玉県内を走行するための粒子状物質減少装置装着に要する経費に対し、補助金を交付。

3 低公害車の普及促進

ディーゼル代替低公害車導入促進事業

窒素酸化物及び粒子状物質に係る大気汚染の改善に資するため、事業者が県内（横浜市及び川崎市を除く）を使用の本拠とする天然ガス自動車、ハイブリッド自動車（平成18年度～）、新長期規制適合車（平成18年度～20年度）及びポスト新長期規制適合車（平成22年度～）を購入する事業等に要する経費に対し補助金を交付する。

4 エコドライブ等の普及・啓発

エコドライブ推進協議会による各種支援の拡充

「かながわエコドライブ推進協議会」でのエコドライブ講習会や運行管理者向け講習会等を拡充するとともに、荷主企業関連団体との連携も図り、荷主企業のエコドライブの意識を高める。

Ⅲ 基本方針の変更にに関する要望（見直しの必要性等）

1 基本方針について

○ 基本方針の目標年度は、基本方針等が示された後、県で策定する計画等の策定期間（約1年）や、計画に基づき実施する対策期間（約5年）などを考慮した設定が必要であり、また、重点対策地区を指定する場合、指定に向けた調査や準備、重点対策計画の策定（約2年）などに必要な期間や、計画に基づき実施する対策期間も必要である。

また、基本方針等の見直し、次期計画の策定などの期間を考慮すると、計画の目標がない空白期間が生じてしまうが、この期間の対応について、統一的な見解を整理しておく必要がある。

2 局地汚染対策の推進

○ 重点対策地区を指定する区域は、基本方針では交差点近傍の合理的な範囲となっている。また、法15条の大気汚染が他の地区に比較して特に著しい地区とは、シミュ

レーションにより二酸化窒素が高濃度となっている地区との見解を確認した。

池上測定局（川崎市川崎区池上新田公園前測定局）のある交差点近傍やシミュレーションによる高濃度地区では、現在未利用地等は少なく、新たな特定建物（物流施設や大型店舗等）が設置される可能性も低く、特定建物の新設に関する措置（NO_x排出抑制のための配慮事項の届出等）の対象事業者はほとんど見込まれない。

そのため、特定建物の新設に関する措置は、京浜臨海部全体など広く地区指定する必要がある。

また、20年度に実施した京浜臨海部の環境改善に向けた調査結果では、産業道路を利用する車両の多く（84%）が京浜臨海部に出入りしている実態があったため、既存の京浜臨海部事業者の環境に配慮した自動車利用の取組などを促進する対策が必要である。

- 重点対策地区を指定した場合、国は流入車対策を推進することが必要な地区を指定地区として指定する。首都圏以外の周辺地域から指定地区に流入する周辺地域内事業者（自動車30台以上保有、年300回以上運行）は、県への計画策定と定期報告の義務が課され、県が計画策定の指導等できることとなる。しかし、対象となる事業者の指導は、事業者自ら対象事業者として、自主的に報告してこなければならず、実効性のある対策には、国からのナンバープレート調査等による周辺地域内事業者の情報提供や、報告対象となる事業者の把握方法の明示が必要である。

- 池上測定局がある産業道路の局地汚染対策は、平行して走行する首都高速湾岸線の環境ロードプライシングの拡充などが産業道路の交通量削減に有効と考えられる。

そのため、局地汚染対策を推進するにあたり、ロードプライシング制度の検討・導入等の内容を基本方針に盛り込むとともに、環境部局と道路管理者などの関係機関の連携強化により、積極的に対策を推進する体制が必要である。