

## 三重県における自動車排出窒素酸化物等による大気の汚染の防止 に関する施策の実施状況及び今後の課題

### 大気汚染の現況

対策地域内の自排局における、NO<sub>2</sub>の年平均値は、平成13年度をピークに上昇していたが、その後やや改善傾向にある。98%値では、国道23号の納屋局で平成11年度以降0.06ppmを超過し、環境基準を達成していない状況が継続していたが、平成16年度は環境基準を達成した。国道23号鈴鹿局、国道258号桑名局では環境基準を達成しているものの、0.05ppm前後の高濃度な状況が続いている。対策地域内各測定局の98%値の平均値をみると、年平均値と同様、平成13年以降やや改善傾向になっている。

対策地域内の自排局における、SPMの年平均値はやや改善傾向であり、2%除外値の平均値は年ごとの変動が大きいものの、やや改善傾向にある。また、平成16年度は全局で環境基準を達成した。

### 推計値が計画値を上回った要因

平成17年度のNO<sub>x</sub>、PMの推計排出量は、環境省が実施したナンバープレート調査結果から求めた排出係数を用いて算定している。ナンバープレート調査時の排出基準非適合車（以下「非適合車」という。）の残存率は、計画策定時の予測値よりも高く、車種規制の効果が排出係数に反映されなかったために、推計値が計画値を上回ったものと考えられる。

平成22年度の推計排出量は、上記の17年度推計値から算定しており、同様に非適合車の残存率の影響により計画値を上回る結果となった。

### 防止対策等

#### 1 自動車単体対策の強化等

##### (1) 排出ガス規制適合普及状況

三重県の平成15年度末排出ガス規制適合車の普及割合は以下のとおり。

##### ア ガソリン又はLPGを燃料とするもの

乗用は、昭和53年規制が47%以上を占め、次いで平成12年規制(約33%)、10年規制(18%)が続いている。

乗合は、平成10年規制が44%以上を占め、次いで7年、13年規制がそれぞれ約25%を占めている。

貨物は、平成元年規制以前が38%で、次いで10年規制(22%)、12年規制(17%)、13年規制(9%)となっている。

##### イ 軽油を燃料とするもの

乗用は、平成6年規制が44%を占め、次いで昭和61・62年、平成4年規制車となっている。

乗合は、平成元年規制以前が 44 % を占め、次いで 6 年、10 年規制がそれぞれ約 23 % となっている。

貨物は、平成元年規制以前の車が 38 % を占め、次いで 6 年規制が 26%、10 年規制が約 14 % となっている。

## ( 2 ) 今後の課題

景気の低迷や車両の性能向上等により、平均使用年数が延びる状況であり、対策地域外の車両の更新が進まず、単体規制の効果が減殺されるおそれがある。

## 2 車種規制の実施等

### ( 1 ) 排出基準適合車の推移

三重県の対策地域全体における排出基準適合率は平成 14 年度末ではバスが 22 %、小型貨物が 37 %、普通貨物が 19 %、特種が 19 % であったが、16 年度末ではバスが 51 %、小型貨物が 67 %、普通貨物が 53 %、特種が 41 % と大幅に増加している。なお、乗用ディーゼル車は排出基準の適合車となる新長期規制車(17 年規制)が 14 年度末から 16 年度末では登録されていない。

### ( 2 ) 今後の課題

単体規制、車種規制により、順調に車両の更新が進んでおり、対策地域内の排出基準適合率は上昇している。

一方、対策地域外からの非適合車の流入交通量をみると、普通貨物車は、愛知・三重圏では 21% を占めている。

今後、対策地域外の非適合車の流入により、目標の達成に支障が生じることのないよう、対策地域外からの非適合車の排出量寄与率の分析等を行ったうえで有効性に留意しつつ必要な検討を行っていく必要がある。

また、車種規制が適用され、自動車を買換えなければならない事業者等の負担を軽減し、不公平感を和らげるためには、窒素酸化物及び粒子状物質を合わせて除去できる装置の開発の推進、廉価な販売及び導入に係る十分な経済的支援が必要である。

## 3 低公害車の普及促進

### ( 1 ) 低公害車普及状況

三重県における平成 16 年 3 月末現在の低公害車の普及状況は、電気自動車 11 台、CNG 車 35 台、ハイブリッド車 2,108 台となっており、ハイブリッド自動車の伸びは大きいですが、電気自動車は横ばいである。

### ( 2 ) 低排出ガス車普及状況

三重県における平成 16 年 3 月末現在の低燃費かつ低排出ガス認定車は、143,423 台となっており、前年に比べ 55 % 増加しており、低燃費かつ低排出ガス認定車の普及が進んでいる。

(3) 三重県による普及促進施策

天然ガスバス・天然ガストラック等の購入に対し、次表のとおり補助・融資を行っている。

補助

補助制度の名称	補助対象
平成17年度天然ガス自動車普及促進事業	天然ガスバス・天然ガストラックの購入 使用過程車の天然ガスバス・トラックへの改造
平成17年度NOx・PM低減装置普及促進事業	県内に使用の本拠を位置を置く使用過程のディーゼル車

融資

融資制度の名称	融資対象
三重県中小企業融資制度「環境保全資金融資」	低公害車の購入 使用過程のディーゼル車の天然ガス車のへの改造 NOx・PM低減装置

(4) 今後の課題

低燃費かつ低排出ガス認定車及びハイブリッド車の普及は進んでいるが、その他の低公害車の普及が進んでいない。今後、普及目標の達成に向けて更に普及促進していくためには、低公害車用燃料等供給施設の計画的な整備が不可欠である。

また、低公害車導入の誘引策として、事業者への支援制度を引き続き行っていく必要がある。

4 交通需要の調整・低減

(1) 輸送機関別貨物輸送量の推移

三重県における平成9年～15年度までの輸送機関別貨物輸送量の割合の推移は次の表のとおりである。

県内の貨物輸送量は、自動車がおおむね80%と自動車輸送に依存した形態となっている。

(千トン/年)

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
自動車	144,709	126,429	126,221	122,721	135,128	142,206	119,120(80.4)
鉄道	3,024	2,995	2,845	3,974	4,663	4,043	2,816(1.9)
内海海運	28,315	25,511	26,210	25,946	25,485	33,187	26,184(17.7)
計	176,049	154,936	155,275	152,641	165,276	179,435	148,120

( )内は割合で%

(2) 輸送機関別旅客輸送量の推移

三重県における平成9年～15年度までの輸送機関別旅客輸送量の割合は推移は次の表のとおりである。

県内の旅客輸送量の 80%以上が、自動車となっている。

(千人/年)

	H 9	H 10	H11	H 12	H 13	H 14	H15
営業用乗用車	14,417	11,688	11,162	11,105	11,266	14,951	12,794( 0.9)
自家用乗用車	1,168,198	1,089,822	887,124	1,015,887	959,387	1,079,773	1,187,440(85.3)
バス	67,441	71,114	68,738	69,764	59,577	74,937	72,936( 5.2)
JR	15,980	15,853	15,897	15,806	15,391	15,007	15,113( 1.1)
民鉄	117,741	113,730	110,660	108,405	105,768	102,570	102,018( 7.3)
その他	2,505	2,408	2,283	2,083	1,724	1,814	1,714( 0.1)
計	1,386,283	1,304,614	1,095,863	1,223,050	1,153,113	1,289,051	1,392,015

( )内は割合で%

### ( 3 ) 三重県における施策の実施状況

三重県における交通需要の調整・低減に係る施策の実施状況は次表のとおりである。

計画の主な内容	施策の実施状況
・適切な輸送機関の選択の促進等	モーダルシフトに向けた港湾施設整備
・公共交通機関整備及び利便性の向上等	H15 年度に公共車優先システム、バスロケーションシステムを四日市市内に導入 H16 年度にパークアンドバスライドの試行

### ( 4 ) 今後の課題

- ・大手企業等で、モーダルシフトに取り組む事業者が増えてきており、その他の事業者へも広げるための施策の検討が必要である。
- ・鉄道輸送の向上を図る必要がある。
- ・パークアンドライド等、公共交通機関の利用の一層の促進を図る必要がある。

## 5 交通流対策

### ( 1 ) 三重県における施策の実施状況

三重県における交通流対策に係る施策の実施状況は次表のとおりである。

計画の主な内容	施策の実施状況
・交通の分散や交通渋滞の解消	H15.3 伊勢湾岸自動車道(みえ川越 IC ~ 四日市 JCT)を供用 バイパス等の整備(15年度は国道 3.6km 供用)や交差点の改良を実施(右折レーンの設置 H15:2 箇所)。
・総合的な駐車対策の推進	違法駐車取り締まりの強化及び啓発を実施。

・交通管制システムの整備等による交通流の円滑化	交通管制システムの整備等（H15年度公共車優先システムを四日市市内に導入、H15年度54基光ビーコンの設置）、交通渋滞の解消を図るための施策を着実に実施。
-------------------------	---

(2) 今後の課題

道路整備、交通管制等の各種の交通量対策が実施されているが、国道23号等の交通量を分散させるまでには至っていない。

今後も、交通量の分散施策を推進する必要がある

6 局地汚染対策の推進

(1) 三重県における施策の実施状況

三重県における局地汚染対策に係る調査の実施状況は次表のとおりである。

調査等の実施状況
環境大気中浮遊粒子状物質の実態調査研究の実施（ケミカルマスバランス法等によるディーゼル排ガスのSPM汚染寄与率の算定）

(2) 今後の課題

- ・局地汚染対策として、交差点改良等の交通流体策を検討する必要がある。
- ・調査研究を通じ、直接浄化等の効果について検討する必要がある。

7 普及啓発活動の推進

(1) 三重県における施策の実施状況

三重県における普及啓発活動に係る施策の実施状況は次表のとおりである。

施策の実施状況
大気汚染防止推進月間における啓発、アイドリングストップ用看板配布、低公害車フェアの開催、自動車NOx・PM法の啓発リーフレットの配布

(2) 今後の課題

これまで、各種の普及啓発活動を実施しているが、効果的な普及啓発活動の方法を検討し、今後も推進していく必要がある。

8 自動車使用管理計画の取り組み

(1) 自動車使用管理計画の取り組み状況

自動車NOx・PM法第17条及び第18条に基づき、特定事業者から提出された自動車使用管理計画及び自動車使用管理計画実施状況報告は、平成15年度末現在、特定事業者は54事業者、特定自動車台数は3,423台となっている。

低公害車への代替は計画以上に進んでおり、窒素酸化物の排出量、粒子状物質の排出量とも計画どおりに削減されている。

( 2 ) 今後の課題

- ・ 提出の義務がある事業所を確実に把握する方法を検討する必要がある。
- ・ 計画書及び実施状況報告書を確実に提出させるとともに、これらを有効に活用して事業者の取り組みを促進していく必要がある。