

中央環境審議会  
大気・騒音振動部会  
自動車排出ガス総合対策小委員会  
第 1 3 回  
(令和 3 年 4 月 2 2 日開催)

中央環境審議会大気・騒音振動部会  
自動車排出ガス総合対策小委員会  
第13回  
会議録

1. 日 時 令和3年4月22日(木) 13:00～15:34

2. 場 所 Web会議

3. 出席者

(委員長) 飯田 訓正

(委員) 大久保 規子

(専門委員) 織 朱實

草鹿 仁

横田 久司

小林 雅文

遠藤 啓二

庭野 文雄

渡邊 昇

(自治体出席者) 埼玉県 宮原環境部大気環境課長

中山環境部大気環境課主幹

山内環境部大気環境課主任専門員

千葉県 熱田環境生活部大気保全課長

東京都 渡邊環境局環境改善部自動車環境課長

神奈川県 関環境農政局環境部大気水質課長

中川環境農政局環境部大気水質課グループリーダー

中島環境農政局環境部大気水質課技師

愛知県 小林環境局地球温暖化対策課担当課長

中根環境局地球温暖化対策課課長補佐

三重県 佐藤環境生活部大気・水環境課長

大阪府 奥田環境農林水産部環境管理室環境保全課長

田村環境農林水産部環境管理室環境保全課課長補佐

北川環境農林水産部環境管理室環境保全課総括主査

兵庫県 山本農政環境部環境管理局水大気課長

(事務局) 山本水・大気環境局長  
森光水・大気環境局担当審議官  
小森自動車環境対策課長  
清丸自動車環境対策課課長補佐  
小林自動車環境対策課係長  
菊地自動車環境対策課  
馬島大気環境課主査  
北山総務課環境管理技術室係長

#### 4. 議 題

##### (1) 自動車排出ガス総合対策に関するヒアリング

###### ・対策地域における取組について

- 〔1〕埼玉県
- 〔2〕千葉県
- 〔3〕東京都
- 〔4〕神奈川県
- 〔5〕愛知県
- 〔6〕三重県
- 〔7〕大阪府
- 〔8〕兵庫県

###### ・事業者等における取組について

- 〔1〕一般社団法人UTMS協会
- 〔2〕一般社団法人東京都トラック協会

##### (2) その他

#### 5. 配付資料

資料1 自動車排出ガス総合対策小委員会 委員名簿  
資料2 - 1 埼玉県提出資料  
資料2 - 2 千葉県提出資料  
資料2 - 3 東京都提出資料  
資料2 - 4 神奈川県提出資料  
資料2 - 5 愛知県提出資料  
資料2 - 6 三重県提出資料  
資料2 - 7 大阪府提出資料  
資料2 - 8 兵庫県提出資料

- 資料 2 - 9 一般社団法人 U T M S 協会提出資料
- 資料 2 - 10 一般社団法人東京都トラック協会提出資料
- 参考資料 1 中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス総合対策小委員会  
(第12回)議事録
- 参考資料 2 前回小委員会における一般社団法人東京都トラック協会の御意見

## 6. 議 事

【清丸自動車環境対策課課長補佐】 定刻となりましたので、ただいまから第13回自動車排出ガス総合対策小委員会を開会いたします。

私は、司会を行います自動車環境対策課の清丸です。よろしくお願いいたします。

本日は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点からWeb会議での開催とさせていただいております。会議中、音声聞き取りにくい等、不具合がございましたら、事務局までお電話、またはWeb会議のチャット機能にてお知らせください。

なお、本日の会議は、中央環境審議会の運営方針に基づき公開とさせていただいており、環境省公式の動画チャンネルでライブ配信を行っております。

Web会議の開催に当たりまして、通信環境の負荷低減の観点から音声と主要映像の中継といたしますので、あらかじめご了承ください。このため、カメラ機能は通常オフにさせていただきますようお願いいたします。また、議事中、マイク機能は委員長及び発言者以外はミュートに設定いただきますようお願いいたします。なお、ご発言の際は、挙手ボタン等は使用せず、ミュートを解除し、直接お話しいただきますようお願いいたします。議事録作成等の関係上、まず、お名前をお伝えいただき、委員長から指名を受けた方からご発言をお願いしたいと思います。

本日の委員のご出席の状況でございますが、所属委員12名のうち9名のご出席をいただいております。石田委員、村木委員、喜内委員からは欠席のご連絡をいただいております。また、織委員におかれましては、所用のため、途中退席されるというふうに伺っております。

続きまして、資料の確認でございます。事前にメールでご案内しておりましたとおり、議事次第のほか委員名簿、資料1及び2-1から2-10、参考資料1、2となっております。参考資料2につきましては、前回、第12回の小委員会の際、マイクの不都合から遠藤委員のご発言が聞き取れなかったことから、そのご発言の内容を掲載しているものでございます。

なお、本日は事務局から画面上に資料を掲載しながら進行させていただきますので、ご案内の資料は必要に応じ、お手元でご参照いただきますようお願いいたします。

それでは、マイクのほうを委員長のほうにお渡しいたします。よろしくお願いいたします。

【飯田委員長】 ありがとうございます。飯田でございます。承りました。本日は、よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが議事に入らせていただきます。

議事次第に従いまして、(1)の自動車排出ガス総合対策に関するヒアリングについて、まずは対策地域における取組についてのヒアリングを実施していきたいと思っております。全部で8都府県からのご報告、あるいはヒアリングということになりますので、関東地区の4都府県、中部地区の2府県、それから関西地方の2府県について、まとめて説明をいただきまして、その間で質疑の時間を取りたいと思っております。

それでは、関東地方の4都県の説明をいただきたいと思います。埼玉県からご説明をお願いいたします。

【埼玉県】 埼玉県、環境部大気環境課長の宮原と申します。よろしく申し上げます。

自治体側の先鋒ということでございますので、始めに自動車NO<sub>x</sub>・PM法について改めて確認をさせていただきます。

法の大前提として、法第1条の目的を要約いたしますと、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染の著しい特定の地域について、総量削減に関する基本方針及び計画を策定し環境基準の確保を図るとあります。また、国が策定した基本方針におかれましても、平成32年度、すなわち令和2年度ですが、それまでに大気環境基準を確保することを目標とするとあります。本県の総量削減計画は、これらに基づき策定しています。

このことを踏まえて埼玉県といたしましては、今回、議論をする上で大きな目安となるのは環境基準を達成しているか否かだと考えております。その上で本県の状況及び考えを述べさせていただきます。

お手元の資料2-1をご覧ください。ご説明の前に大変恐縮ですが、資料の訂正をお願いします。中ほどの二酸化窒素の年平均値の折れ線グラフの単位がppbとなっておりますが、ppmに訂正をお願いします。

それでは、本県の状況について、資料に沿ってご説明いたします。

本県では、二酸化窒素については、平成19年度から現在まで全80局、全ての測定局において環境基準の達成が続いております。また、SPMにつきましても、平成18年度に達成率100%になって以降、平成23年度と25年度に全82局中の1局が基準を僅かに達成できなかった以外は基準を達成し、平成26年度以降は全局で環境基準を達成しています。

折れ線グラフをご覧ください。年平均値は、二酸化窒素では環境基準の0.04に対して、一般局では0.010、自排局でも0.017と基準の半分以下です。SPMにつきましても、環境基準の0.10に対して一般局は0.015、自排局で0.016です。すなわち、基準の5分の1以下です。グラフをご覧になっていただければ、大気中の濃度は下降傾向であることが分かります。

続きまして、自動車対策に係る本県の取組ですが、NO<sub>x</sub>・PM法による対策地域の規制に加え、首都圏、1都3県ではディーゼル車両の運行規制も実施しております。また、1都3県と政令指定都市の9都県市では、協力してエコドライブの啓発なども実施しております。

さらに、本県の条例では、アイドリングストップの実施を義務付けているほか、車両を30台以上使用する事業者には、自動車排出粒子状物質等の排出抑制や、地球温暖化対策として自動車使用計画や二酸化炭素を削減するための計画を作成するよう求めています。加えて、車両を200台以上保有する事業者には、令和6年度末までに所有車両数の40%以上を低燃費車にするよう規定しています。これら本県が実施している施策は、大気環境の改善はもとより地球温暖化対策にも大きく寄与していると考えています。

このような取組の結果、総量削減計画における令和2年度末を期限とした最終目標としているNO<sub>x</sub>、PMの年間排出量につきましても、本県ではいずれも目標年の1年前、令和元年度末時点で目標量を達成しています。これらの結果から次期総量削減目標の制定は不要ではないかと考えています。

昨年末に政府が発表したグリーン成長戦略では、2030年代半ばまでに新車販売における電動車の割合を100%という目標を掲げています。この目標に向けて、政府あるいは我々行政が行動すれば、NO<sub>x</sub>・PM法によらずとも大気環境は今以上に改善するのではないかと考えています。NO<sub>x</sub>・PM法を更新するよりも、電動車普及に力を入れたほうがよろしいかと考えています。

一方で、健康に不安を持っていらっしゃる方がいることも承知しています。また、本県におきましては光化学スモッグの発令日数が全国でもトップレベルです。そういう意味では、NO<sub>x</sub>・PM法の存在価値というのは、これまでどおりあるとも考えています。今後もNO<sub>x</sub>・PM法を現行どおり継続しようというお考えであれば、国が一元的に計画を策定し、進行管理を実施し、国から各自治体にフィードバックして下さるよう提案します。

以上です。

【飯田委員長】 宮原さん、どうもありがとうございました。

続きまして、千葉県から説明をお願いしたいと思います。

【千葉県】 千葉県、大気保全課長、熱田と申します。よろしくお願ひいたします。

まず最初に、大気汚染の改善状況についてご説明いたします。1ページをお開きください。

まず、二酸化窒素についてですが、平成23年度以降、平成30年度の松戸上本郷局を除き全局で環境基準を達成しており、年平均値については年々低下しています。環境基準の超過がありましたのは平成21年の松戸上本郷、22年の船橋日の出、30年の松戸上本郷というような状況になっております。

続きまして、SPMについてです。平成26年度以降、全局で環境基準を達成しており、年平均値は年々低下しております。23と25年度で一部超過が見られますが、これについては首都圏全体で高濃度が発生しており、気象的な要因という様に判断しております。

続きまして2ページをご覧ください。

環境基準未達成局の状況をご説明させていただきます。NO<sub>2</sub>に係る環境基準を超過した松戸上本郷と船橋日の出ですが、こちらについては23年度以降順調に低下傾向を示し、平成30年度の松戸上本郷を除き継続して達成している状況です。平成30年度の松戸上本郷局の超過につきましては、別途調査をしました結果、自動測定器の何らかの異常による可能性が高いということで、局所的な汚染ではないと判断しております。なお、令和元年度には再び低下しておりますので、引き続き周辺の環境の確認と合わせて監視を続けていきたいと思っております。

次に、3ページをご覧ください。

環境基準達成に向けた当県の取組ということですが、千葉県の大きな特徴といたしましては、54市町村のうち16市のみが指定地域となっているところです。また、北側には対策地域がない茨城県と多くの幹線道路で結ばれている状況です。

対策地域の環境基準の確保はもとより、県内全域における自動車環境を改善していこうという取組をしなければならないことから環境負荷を低減するため、「第2期千葉県自動車NO<sub>x</sub>・PM総量削減計画」を策定し、また、県独自に「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」を策定して改善に向けた総合的な取組を実施しているところです。

主な実施取組としましては、次に掲げてございますが、NO<sub>x</sub>・PM法におきましては、先ほど超過の説明をさせていただきました船橋と松戸周辺の原因解析と対策検討、また、冬季における大気汚染防止対策として、この局地汚染地域の周辺事業場に対して自動車使用時の配慮を要請するようなことも続けてきました。

続きまして、千葉県ディーゼル条例、こちらでは首都圏の1都3県で連携した運行規制を行ったり、不適正車両の使用者に対し、実際に職員が立入検査や改善指導を行うということをしています。

3番目、千葉県環境保全条例ですが、こちらについては、事業者による環境管理計画書や実績報告書の提出を求め、200台以上の自動車の使用事業者に対しては、低公害車の導入率の義務づけを行っております。また、併せて、アイドリング・ストップの周知指導も行っているところです。

4番目としまして、九都県市、1都3県と5政令指定都市で共同の取組としましては、排ガス、燃費性能に優れた低公害車の指定ですとか、PM減少装置の指定や解除、エコドライブの普及促進などを行っております。

続きまして、4ページをお開きください。

今、お話ししました主な施策のうち、特徴的なものを簡単に説明させていただきます。ディーゼル車に対する運行規制ですが、千葉県の場合、先ほどお話ししましたとおり、県域の一部が指定されているということで、県内で車検は取れるけど条例では使用できない。そういった状況の区域があります。また、お話ししましたように、不適正車両を使われているところには、職員を4名配置しております。毎日、そういったところに立入調査をして改善の指導をしているところが特徴的な施策と思っております。そういったこともございまして、平成15年度に13万台あった不適合車両ですが、元年度末には4,717台まで減少している状況です。

2番目に環境保全条例による低公害車導入促進の取組ですが、条例におきまして、電気自動車や国土交通省の低排出ガス認定要領の基準を満たした低公害車を県民皆さんに使っていただきたいということを求める条例となっております。先の対策を実施してきましたおかげで、低公害車の導入状況ですけれども、平成21年度は5万台ほどで1.5%なん

ですが、令和元年度は44.4万台ということで12%ほどまで向上しているところです。さらに、県内で200台以上の自動車を使われている事業者につきましては、低公害車の使用を40%以上導入するよう義務付けを行っておりまして、平成30年度以降は対象事業者の全てが基準を達成している状況になっております。

続きまして、基本方針及びNO<sub>x</sub>・PM法の法制度全般に関する要望ということでご説明させていただきます。資料の5ページをお開きください。

基本方針及びNO<sub>x</sub>・PM法の制度全般に関する要望について申し上げます。1の基本方針における次期総量削減計画についてですが、現基本方針の目標を達成した場合には、次期基本方針の目標は「継続的・安定的な環境基準達成」とするよう要望いたします。

次に、総量削減のための施策に関する基本的事項に関する内容です。1点目、車種規制につきましては、NO<sub>x</sub>排出量が多いディーゼル車、重量車対策として、今後も不可欠であると考えていることから、これを継続するよう要望いたします。

2点目、流入車につきましては、図5に示したとおり、県内の対策地域外では、依然として不適合車両が走行していることから、さらなる流入車対策を講じるよう要望いたします。

3点目は低公害車の普及促進です。私どもが日々、立入指導を行っている中で、特に資力の乏しい零細事業者や個人事業者が保有するトラックで更新が進んでいないという状況です。このような使用者における車両の更新が促進されるよう、補助事業の継続や拡充策を講じていただきたいと考えております。

続きまして、6ページをお開きください。

法制度の見直しについてです。まず、総量削減計画については、環境基準確保の目標が達成された都府県では自治体が独自に施策を講じる必要性が低いと考えることから、策定を不要とするよう要望いたします。

次に、自動車使用管理計画書制度についてです。こちら、環境基準確保が達成された場合には、事業者がさらに特別な対策を講じる必要性が低いと考えるので、制度を廃止していただくよう要望いたします。

最後に、NO<sub>x</sub>・PM法の範囲にとどまらない総合的な自動車環境対策について、「その他」として挙げさせていただきました。

1点目ですが、環境基準が安定的に確保されるのであれば、将来的には法制度は廃止すべきと私どもは考えております。その際、懸念されるのが対策地域や車種規制等の措置がなくなった場合の大気環境への影響でございますので、このような観点から調査検討を速やかに開始していただきたいと思います。

続いて、昨年12月に公表された政府の「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」と本法における低公害車普及促進との整合についてです。成長戦略では、2030年代半ばまでに乗用車新車販売で電動車100%とするよう目標が示されておりますが、環境省として、カーボンニュートラルの重点取組としている自動車の電動化をNO<sub>x</sub>・PM法にお

いても取り組めるよう、今後、低公害車として、普及促進する乗用車は原則電動車としていただくようお願いいたします。

また、乗用車に比べて電動化が進んでいないディーゼル車については、メーカーに対して技術支援も含めた開発の促進を働きかけていただくよう、併せてお願いいたします。

さらに、電動車はいまだ購入に割高感がございますので、普及に資する大胆なインセンティブを本委員会でも施策の一つとしてご検討いただければと思います。

最後に、自動車排出ガス対策は既に大気汚染対策から地球温暖化対策に主眼が移っていることから、今後は環境省として自動車排出ガスに係る環境対策を総合的に検討するとともに、本法の施行においても地球温暖化対策に取り組めるよう低燃費の視点を加えていただくようお願いいたします。

千葉県からは以上でございます。

【飯田委員長】 熱田さん、どうもありがとうございました。

続きまして、東京都から説明をお願いいたします。

【東京都】 東京都、環境局自動車環境課長の渡邊です。どうぞよろしくをお願いいたします。

私のほうから都内の状況について、ご説明等をさせていただきます。

まず初めに、都内の大気汚染の状況の推移でございます。ご覧のとおり、二酸化窒素、NO<sub>2</sub>です。左のグラフは一般環境大気測定局、右が自動車排出ガス測定局の平均濃度の推移となっております。ご覧のとおり、減少傾向となっているところですので。

左下の棒グラフがございますが、こちらは環境基準の達成状況でございます。一般局については、平成22年度以降、全局で環境基準の達成、自排局については、平成29年度までの状況として、一つ松原橋が未達成の状況に、以降は環境基準を達成しているというような状況でございます。

次のスライドをお願いいたします。

続きまして、SPM、浮遊粒子状物質の関係でございます。こちらも、ご覧のとおり、一般局、自排局ともに減少傾向となっております。左下の環境基準達成率の推移もご覧いただいているとおり、平成26年度以降、全局において、環境基準を達成しているような状況でございます。

次のスライド、お願いいたします。

先ほど申し上げました、自排局になりますが、NO<sub>2</sub>で環境基準未達成の状況にあった松原橋の状況でございます。右の折れ線グラフ、ご覧のとおり、青がNO<sub>2</sub>、黒のほうはSPMになってございます。NO<sub>2</sub>はご覧のとおり、直近、環境基準を達成しましたが、若干、基準の前後で推移してございますので、今後も注視が必要と考えてございます。SPMは、平成26年度以降、環境基準を達成したところでございます。

このように、大分、大気汚染について改善されてきましたが、次のスライド、お願いい

たします。他県さんと同様でディーゼル車の走行規制、こちら、1都3県、9都県市と連携しながら東京都においても流入規制、走行規制を実施しているような取組がございます。

次のスライド、お願いします。

そのほか、特定低公害・低燃費車の導入義務ということで、200台以上の自動車を使用する事業者については、これは来年度末に達成期限となりますが、導入率15%以上ということをご定めてございます。

参考までに、導入車両の基準として、右の表をご覧くださいと思いますが、特定低公害車・低燃費車の乗用車の例になりますけれども、1番、2番については燃料自動車、電気自動車、2番についてはPHV、プラグインハイブリッド、3番としましては、こちらガソリン車ですが、基準として、平成17年度、また平成30年度基準排出ガス75%以上低減しているもの、かつ平成32年度燃費基準20%向上以上達成しているものを条件と掲げているところでございます。

その他の取組としては、ご覧のとおりでございます。エコドライブの普及促進、ZEVの導入促進事業、普及促進等を実施してございます。

最後のページになりまして、現行、基本方針の目標としているところについては、NO<sub>x</sub>・PM環境基準が確保された際も、こういった取組を実施しながら大気環境の改善に向けていきたいと考えてございます。そのほか、PM2.5についても継続的に環境基準の達成、または最近、東京都でも光化学オキシダントについても課題がございますので、こういったところにも今後の次期目標においては、ご検討、ご配慮いただきたいなと思っております。

そのほか、法制度の見直しということで、仮に今後、総量削減計画を策定する場合には、手続関係等々のご検討、ご留意をいただきたいなというふうに思っております。

以上です。

【飯田委員長】 渡邊様、ありがとうございました。

それでは、関東地方、最後になります。神奈川県から説明をお願いいたします。

【神奈川県】 神奈川県、環境農政局環境部大気水質課長の関と申します。よろしくお願いいたします。

資料2-4に基づきまして、神奈川県内の状況についてご説明いたします。

資料1ページの1、(1)をご覧ください。

神奈川県の常時監視測定局におけるNO<sub>2</sub>の環境基準達成率を示しています。平成27年度以降は、全ての測定局で環境基準を達成しています。

次に、(2)で池上新田公園前測定局のNO<sub>2</sub>の98%値の推移を示しています。この測定局は県内で最も大気環境が悪い測定局の一つでしたが、後ほどご紹介する個別の局地汚染対策も実施し、平成27年度以降はNO<sub>2</sub>環境基準を達成しており、また98%値も低下傾向にあ

るように見えます。

続きまして、資料の2ページをご覧ください。

神奈川県の常時監視測定局におけるSPMの環境基準達成率を示しています。SPMにつきましては、平成25年度に気象条件による一時的な超過はございましたけれども、以降、こうして環境基準を達成しています。

続きまして、資料3ページの2をご覧ください。

先ほどご紹介した池上新田公園前測定局ですが、県内のNO<sub>2</sub>環境基準達成率が100%になるか否か、この測定局の結果に左右されるという時期がございまして、そのため、その周辺の大気環境改善に向けた局地汚染対策に取り組んでまいりましたので、その事例をご紹介いたします。

まず、(1)のガイドラインによる取組の要請です。この測定局は主要地方道、東京大師横浜線に面して設置されておりますが、当該地域、大型貨物車が多く出入りし、渋滞も発生しておりますことから、この地域を利用する事業者向けにガイドラインを作成し、取組の協力依頼をしております。

(2)池上測定局二酸化窒素情報システムの運用、(3)の二酸化窒素の高濃度予報の運用につきましては、内容は記載のとおりになります。

資料の4ページ、(4)に移ります。こちらにも既に終了した取組でございまして、周辺の事業者を対象として、実際に道路を歩き、大気環境を体感してもらう体験型セミナーなどを実施してまいりました。

次に、(5)業界団体、利用者への啓発です。国が実施しているナンバープレート調査から判明した東京大師横浜線を走行している長期規制以前の車両の使用者に、エコドライブの徹底等の啓発リーフレットを送付するなどの取組でございまして。

次に、(6)グリーンウォールや土壤汚染浄化施設等の設置です。こちらは、川崎市が実施した取組として、東京大師横浜線の中央分離帯遮音壁にツタを植栽し、大気浄化を図りました。さらに大気汚染シミュレーションを行い、遮音壁の高さの変更も行ってまいりました。そのほか、土壌による分解浄化作用を利用したNO<sub>x</sub>・SPMの除去施設の設置や二酸化チタンによる光触媒下でのNO<sub>x</sub>分解効果がある舗装用ブロックの敷設を行い、周辺環境の改善を図りました。

続きまして、資料5ページの3、基本方針及びNO<sub>x</sub>・PM法の制度全般に関する要望に移ります。神奈川県からの要望の概要といたしましては、現総量削減基本方針の目標を達成した場合、法で定める地方自治体総量削減計画を新たに策定することは不要とすること、また、次期総量削減基本方針では大気環境の維持を目標とした方針としていただきたいと考えています。

具体には、まず、(1)基本方針における次期総量削減目標ですが、現行の目標を達成した場合は、大気環境の現状維持を図ることを目的として、対策地域内の全ての自動車排出

ガス測定局において、NO<sub>2</sub>及びSPMに係る大気環境基準を継続的に達成することを目標に置くべきであると考えます。いずれにいたしましても、自動車排出ガスによる大気汚染の状況を継続的かつ定量的に評価できる指標を設定すべきと考えております。これは、現在が面的評価といったものもございますが、なるべくシンプルな目標がよいのではないかとこの趣旨でございます。

また、自動車排出ガスはオキシダントやPM<sub>2.5</sub>への寄与もあることから、これらの要素も視野に入れた方針としていただきたいと思いますと考えています。これは、例えば現基本方針の地球温暖化対策との連携、項目のようなことを想定したものでございます。

次に、(2)総量削減のための施策に関する基本的事項についてです。現基本方針の目標を達成した場合、現在の施策を維持することにより今後も大気環境の維持はできるものと考えます。特に、車種規制については、対策地域における自動車由来のNO<sub>x</sub>・PMの削減に大きく貢献した制度であるため、次期基本方針では車種規制の維持、または強化をベースとして大気環境の維持を図ることをメインとしていただきたいと思います。

なお、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業など、車両代替促進策の継続、使用過程車の影響に係る調査といった取組の実施についてもお願いしたいと考えております。

次に、(3)総量削減計画の策定と進行管理についてです。現行の基本方針の目標を達成した都府県にあっては、今後も法定計画を作成して進行管理を行う必要性は低いものと考えます。神奈川県においては、全ての常時監視測定局においてNO<sub>2</sub>及びSPMは環境基準を達成しており、かつ県内の局地汚染についても改善が認められています。さらに言うと、NO<sub>x</sub>・PMの排出量についても、平成30年度の時点で県の総量削減目標を達成しています。今後についても、条例に基づくディーゼル車の運行規制、温暖化対策計画、かながわ交通計画等を実施することにより、交通環境対策は十分行えると考えています。

資料の6ページに移ります。

(4)法制度の見直し等についての要望です。一つ目に法第7条、第9条の地方自治体の総量削減計画についてですが、(3)で述べたとおり、現行の基本方針の目標を達成した場合は法定計画を策定する必要性は低いものと考えます。

続きまして、法第12条から第14条の車種規制関係です。車種規制については、現行の基本方針の目標を達成した場合であっても、現状維持、または地域や規制レベルの見直しなどを要望します。

最後に、法第33条、第34条の自動車使用管理計画関係です。現在、事業者が作成した自動車使用管理計画とその実績報告を各都府県が集計し、国に結果を送付していますが、その事務負担に比べて集計結果等の活用効果が見えにくいという現状がございます。こうした点も踏まえ、現行の基本方針の目標を達成した場合は廃止する、または乗用車を報告対象外とするなどの簡素化をすべきと考えます。

神奈川県からの意見は以上でございます。

【飯田委員長】 関さん、どうもありがとうございました。

では、最初に申し上げたとおり、ここで一旦、区切らせていただいて、これまでのご説明に対して、ご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。

【織専門委員】 織です。よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 はい、どうぞ。

【織専門委員】 ご説明ありがとうございました。関東各地域が非常に頑張っていて、進捗がいいことを改めて感じさせていただきました。

1点、各都道府県にお伺いしたいんですけども、皆さん、それぞれ、今、現行のNO<sub>x</sub>・PM法について、見直しの要望がなされておりました。多分、それぞれ強弱が違うのではないかなというふうに思います。埼玉県さん、神奈川県さん、千葉県さん、それぞれ、どういったところが特に自分たちとしては屋上屋、あるいは効率的ではないというふうにNO<sub>x</sub>・PM法において思われているのかというところを、もう一度ご説明、強調してご説明いただければなというふうに思います。

【飯田委員長】 それでは、各都県からご回答いただければと思います。

【埼玉県】 それでは、埼玉県です。

【飯田委員長】 はい、お願いします。

【埼玉県】 冒頭に申し上げたとおり、当初の法律の目的は達成されていると考えております。一方で、説明の中でもお話ししたように、NO<sub>x</sub>・PM以外で課題になっている部分であるとか、他県からもお話がありました、オキシダントの問題等もございます。そういう意味では、NO<sub>x</sub>・PM法ではない自動車対策というのも必要だとは考えています。ですから、NO<sub>x</sub>・PMという位置づけでは、当初のこの法律の役割終わっていると考えています。

以上です。

【千葉県】 千葉県です。

【飯田委員長】 はい、お願いします。

【千葉県】 埼玉県さんのご意見とやはり同じで、NO<sub>x</sub>・PM法の現状の目的は既に、ほぼ達成されていると考えております。そのような中で、自治体それぞれが総量削減計画を策定したりですとか、あと事業者が自動車の使用管理制度を継続するのは、なかなか負担が大きいことや、目的を達成しているのにまだ続けるといのは、やはり負担が大きいと感じているところです。先ほどもお話しさせていただいたように、グリーン成長戦略とか、先ほど埼玉県さんがおっしゃったPM2.5やオキシダントの問題といったものを総合的に取り扱っていくのが、今後、自動車施策について求められているものと感じております。

千葉県からは以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございました。

続いて、東京都、渡邊さんと、そして神奈川県、関さんをお願いしたいと思います。松原橋、あるいは池上新田という、まだぎりぎり環境基準を達成したかなと、ただ、これが

らも気象条件等によるスイングが心配される地点をを抱えておられると思います。その辺も含めて、ご意見をいただきたいと思います。

【東京都】 東京都でございます。

まず初めに、法制度に関しては、ほかの埼玉県さん、千葉県さんと同様に、東京都においても環境基準を達成しているということで、一定の目標は達成されていると考えます。繰り返しのなってしまうのですが、PM2.5の安定的な環境基準の達成と、やっぱりオキシダント、こちらについての部分を今後注視していきたいと考えます。松原橋については、引き続き継続してモニタリングとともに、同時並行で環境対策、低公害・低燃費車の導入促進をこれからも実施していきたいなというふうに考えてございます。

以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

続いて、神奈川県から。

【神奈川県】 神奈川県でございます。

確かに、おっしゃるとおり、高濃度の測定局がぎりぎりといいますが、ほかと比べれば今までも相対的に高い部分もあるかと思えます。ただ、そういうことも含めて環境の維持というものは、多分必要だと思っておりますし、そのための規制の個別法という意味で、車種規制とかを残すことは必要ではないか。ただ、全般的に濃度が下がってきている現状を考えると、計画策定ですとか進行管理とか、そういった部分までは不要ではないか、そういった趣旨でお考えくださればありがたいと思います。

以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

織委員、いかがでしょうか。4都県からご回答いただきましたが、ご質問があれば。

【織専門委員】 分かりました。共通している部分と、ある程度達成しているので事業者等の負担とか計画策定がなかなか大変だという一方で、神奈川県さんたちは、車種規制はまだ有効ではないかというような点がよく分かったので大変参考になりました。ありがとうございます。

【飯田委員長】 ほかにご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

【庭野専門委員】 庭野ですけど、よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 庭野委員、お願いします。

【庭野専門委員】 報告ありがとうございました。念のため確認ということで2点ございます。

埼玉県さんの報告で、2ページの3の基本方針及びNO<sub>x</sub>・PM法の制度全般に関わる要望のところ、1個目、丸の2行目、目標達成の判断基準を一刻も早く示してほしいということが記載されているんですけども、これはどういう意図だったのか。ここをお伺いしたいというのが1点でございます。

もう一点、神奈川県さんのほうの報告で、5ページの3、(2)の一番下のポツですが、使用過程車の影響に係る調査というのを国のほうで継続して実施してほしいという要望が出されていますけれども、この中身と意図について、少しご説明いただくと助かります。

以上、2点になります。

【埼玉県】 埼玉県です。委員からご質問がございました目標達成の判断基準ですがけれども、こちらについては、先ほど口頭では特に説明はいたしませんでした。というのは、ここで申し上げたかったのは、法律では環境基準達成が目標となっているところです。今回のヒアリングが、新たな指標を作る予定なのであれば、国から想定している判断基準を早めに、こちらにも情報提供していただきたいという趣旨で書かせていただきました。

以上です。

【庭野専門委員】 ありがとうございます。分かりました。

【飯田委員長】 続いて、神奈川県からご回答いただけますか。

【神奈川県】 神奈川県でございます。

使用過程車の影響に係る調査に関しての意図でございますが、新車については当然、車種規制等で規制されている中でございますけれども、使用過程車の排ガスの実情につきましては必ずしも明らかではないのではないかとこの部分がございまして。一部、九都県市で調査等もしておりますけれども、十分できないという状況もございまして、ぜひ、この辺を進めていただけたらというところでお話しさせていただきました。

以上でございます。

【庭野専門委員】 ありがとうございます。分かりました。

【飯田委員長】 庭野さん、よろしいでしょうか。

【庭野専門委員】 はい。両方とも分かりましたので、ありがとうございます。

【飯田委員長】 ほかにご意見、ご質問ありましたらお願いします。

【草鹿専門委員】 よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 はい、どうぞ。

【草鹿専門委員】 早稲田大学の草鹿でございます。

ご説明どうもありがとうございました。現在の光化学スモッグの各地域の発令状況と、それから、もう一点は、今回は事業者は比較的大きいところと中規模ぐらいのところを対象にしましたが、それぞれの地域で零細企業の運送事業者が大体何%ぐらいあるかというところが重要なと思ってございまして、これに何かデータがあれば教えていただきたいと思っております。順番でも結構です。すみません。

【埼玉県】 それでは、埼玉県です。

光化学スモッグの発令状況は、注意報の発令が、ここ数年は年間10回弱程度で推移しています。気象の影響で非常に少ないときもありますが、残念ながら埼玉県は地理的な条件もあるので、全国でも常に発令回数は1位か2位かという状況でございます。

もう一つ、事業者の零細企業の割合ですが、こちらについては、今、手元に情報がございません。お時間をいただければと思います。申し訳ありません。

以上です。

【飯田委員長】 千葉県、いかがでしょうか。

【千葉県】 千葉県です。

千葉県の大气汚染のオキシダント注意報の発令回数ですが、例年10回程度、去年は梅雨がちょっと長かったため5回ですが、やはり全国上位が続いている状況です。

2点目の零細企業というお話、千葉県から先ほど立入検査でそういったところが多いということでお話しさせていただいたのですが、割合ですとか件数は、ちょっと今、手元に数字がございませんので、後ほどお問合せの内容について、資料提供することは可能です。

以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

東京都の渡邊さん、いかがでしょうか。

【東京都】 東京都の渡邊です。

まず、一つ目のご質問で光化学オキシダントの状況でございますが、注意報の発令日で見ますと、ここ過去10年間の平均で10日間というふうになってございます。以前に比べて減少はしていますが、昨年ですと6回、2019年度、7回出ているような状況で、まだ引き続き改善が必要と思っております。

あと、零細企業のデータそのものではないのですが、自動車環境計画書制度の対象事業者でいうと、30台以上の自動車を所有されている事業者は約1,600事業者でございます。そのうち、比較的多い200台以上を保有されているところが約200社でございますので、約1,400社が各事業者の経営状況を分析しているわけではないので、中小零細といえるのかはわかりませんが、車両台数から見て比較的中小規模の事業者なのかなと推測ですが、感じてございます。

お答えになっていないかもしれないですけど、以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、神奈川県、関さん、いかがでしょうか。

【神奈川県】 神奈川県でございます。

まず、光化学スモッグ注意報の発令状況なんですけど、昨年度、令和2年度は2回と、これは、また極端に非常に少ない数でした。過去に、あと平成27年度に10日発令してはいますが、以降、28年度以降は1桁の日数の発令になっています。

それから、運送事業者に関しましては、申し訳ございません、ちょっと手元に資料を持ち合わせておりませんので、お答えしかねるところでございます。お願いします。

以上です。

【草鹿専門委員】 どうもありがとうございました。やはり、光化学スモッグ注意報等の

発令というのは、これはゼロが望ましいということは、当然答えとしてあるということと、それから零細企業さんの交通量がどのぐらいになるかというのが分からなかったのも、また、もし分かりましたら教えてください。どうもありがとうございました。

以上です。

【飯田委員長】 草鹿先生、ありがとうございました。

ほかにご質問はございますか。もう一点ぐらい。

【大久保委員】 すみません。大久保ですけれども。

【飯田委員長】 はい、お願いします。

【大久保委員】 千葉県から、さらなる流入車対策のご要望が上がっていますが、具体的な施策内容があればお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

【千葉県】 千葉県です。

具体的には、やはり対策地域以外でも底上げをすることで全体的な低公害化ということを進めていただきたいと思います。

以上です。

【大久保委員】 ありがとうございます。

【飯田委員長】 熱田さん、千葉県の場合は、県の境界でブロックすることだけでなく、県内に存在する指定地域の境界にてブロックする側面もあり、2種類、目指すところがあるかと思います。その辺のバランスはどのように考えて進められているのでしょうか。

【千葉県】 全県におきましては、ディーゼル条例の対応として職員を4人も専従で置きまして、立入検査をして、地道に車検情報から1件1件足を運んで、何とか対応は少しずつしているところなんです。やはり茨城県さんから入ってくる車が多くて、県境の辺りではちょっと対策がしかなるという状況が非常に苦慮しているところです。

【飯田委員長】 ありがとうございました。

それでは、この辺で一旦、区切らせていただきまして、次の中部地方2県からのヒアリングを行いたいと思います。また、全体討議を最後に行いますので、その折に関東地区のことも含めてご質疑、あるいはご意見をお伺いすることにいたします。

それでは、まず、愛知県から説明をお願いいたします。

【愛知県】 愛知県の環境局地球温暖化対策課の中根と申します。よろしく願いいたします。

愛知県の状況について、ご説明させていただきます。

まず、1ページ、上のほうをご覧ください。窒素酸化物の状況でございます。二酸化窒素につきましては、2014年度以降、愛知県内の全ての局で環境基準を達成しております。2009年、10年、13年にそれぞれ達成していないところにつきましては、後ほど、3ページのほうでご説明をさせていただきます。

それから、NO<sub>2</sub>の濃度についてですけれども、真ん中の折れ線グラフをご覧ください。年平均値としては減少傾向にございます。それで、愛知県内の対策地域内と全国との状況は、もう大分、差がなくなってきつつあるというふうに考えております。それから、一番上に示してあるのが、愛知県内で一番高い最大値を観測したところが点線で示してありますけれども、こちらに関しては、現状、ほかの自排局平均値の約1.6倍の数字が出ております。ただ、ここについても、もう平均値としましては0.04ppmを大分下回ってきている状況にございます。

それから、一番下に参りまして、対策地域内におけるNO<sub>x</sub>の総量ですけれども、順調に減少してきておりまして、2017年度以降は2020年度の目標量を下回っており、そういった状況にございます。

それから、2ページご覧ください。

次は、粒子状物質の状況でございます。粒子状物質につきましては、環境基準を超える日が2日以上連続という、そういった評価もございますけれども、その評価を除く場合、2009年度以降、一般局、自排局の全てにおいて環境基準を達成している状況でございます。

それから、濃度の傾向ですけれども、真ん中のグラフになりますが、減少傾向に、やはりございます。やはりNO<sub>x</sub>と同じように愛知県内の対策地域内と全国との差がなくなってきておりまして、ここ数年間、全国と同水準にあるというふうに考えております。

それから、一番下に参りまして、対策地域内におけるPMの総量ですけれども、減少してきておりまして、2020年度の目標量に近づいてきており、2019年度の結果でいいますと目標量を下回っておりますけれども、ちょっと急に下回っておりますので、今後、また状況を見る必要があるかもしれません。

それから、3ページのほうに参ります。先ほど1ページのところで非達成のところがございましたけれども、そちらの状況でございます。まず、NO<sub>2</sub>のほうですけれども、元塩公園、これが国道23号沿い名古屋市内、それから朝日、それから大平と3か所、2009年に非達成のところがございましたけれども、こちら、それぞれ順調に減少してきておりまして、今、三つの局とも0.04ppmに近づいてきている、ないしは下回ってきている、そういった状況にございます。

それから、先ほどPMのところで説明しましたけれども、そこは2009年度以降、ずっと環境基準を達成している状況でしたけれども、岡崎市の国道1号線にあります大平の測定局で2008年に環境基準を超えたことがございましたけれども、それ以降はずっと下回っていると、そういった状況にございます。

それから、3ページの下のほうに参りまして、愛知県、本県が環境基準達成に向けて実施している取組ということで、愛知県では、総量削減計画と一体として、「あいち自動車環境戦略2020」を策定しておりまして、県内全域で、対策地域全域で対策を行ってまいります。その中身ですけれども、下の囲みのところに書いてございますけれども、主なもの、

太字でゴシックで書いてあるものについて、次のページからご説明させていただきます。

4ページをご覧ください。

まず、車種規制の非適合車の使用抑制の推進ということで、愛知県では貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱というものを定めておりまして、対策地域内での車種規制の非適合車の不使用、これを要請してきております。具体的には、主な内容としましては、対策地域内の荷主とか旅行業者に対して、荷物の運送等の発注時に車種規制の非適合車の不使用を要請していただくと。それとともに非適合車が使用されていないことを確認していただく、そういったことをお願いしております。それで、一定規模以上の荷主や旅行業者に関しては、前年度の状況を知事のほうに報告いただくといった制度になっております。

この要綱に基づいて、下のほうに参りますと、非適合車が確認された事業所、それから確認された非適合車、これについては、その数、割合ともに着実に減少してきておりまして、非適合車の割合というのは、こちら、報告をいただいているところについては、県内の主要幹線道路における非適合車の走行割合と比べても低い水準を維持しておる状況です。

それから、次の5ページの上のほうのグラフにありますとおり、図8と書いてありますけれども、愛知県内の対策地域内を走行する非適合車は、対策地域外に使用の本拠を置いているもの、全てそういったものになっております。それでも、非適合というものは1.4%程度というふうになっております。

それから、(2)としまして、低公害車の普及促進のための助成・優遇措置ということで、愛知県ではEV・PHV・FCV等の導入促進のために補助金と、それから課税免除、この二つの制度を設けております。補助金につきましては、マイカーに比べて使用頻度が高く走行距離が長いと考えられます業務用の車両を対象に行っております。次世代自動車等の導入費用の一部を補助しております。

それから、課税免除につきましては、これはEV、PHV、FCVを導入したときに、個人、法人、事業者の規模にかかわらず、自動車税種別割の課税を新規登録年度の月割り分、それから、その翌年から5か年度分、全額免除して、こういった車の保有に関する負担を軽減しております。

その結果、2018年度末の実績ですけれども、普及台数としましては、次世代自動車等先進エコカー、次世代自動車と低排出ガス・低燃費車の登録車ですけれども、普及台数は207万台、それから自動車保有台数に占める割合は40.7%となってきております。

それから、(3)のほうに参りまして、自動車交通集中地域等の対策、5ページの下の方でございます。名古屋南部地域における自動車環境対策の推進ということで、こちらに関しては、2000年の名古屋南部公害訴訟の判決を受けまして、県内の関係機関、中部経済産業局、中部地方整備局、愛知県警察、それから本県、それから名古屋市が連携いたしまして、愛知道路環境対策連絡会議を設置いたしまして、道路環境対策の推進についてとい

うことで取りまとめて対策を推進しておるところでございます。

「国道23号通行ルール」ということで、大型車に中央寄りの走行を促す環境レーンというものを設けまして、車線削減の代替策として、これを導入いたしまして取組を進めておるところでございます。

それから、最後のページに参ります。6ページです。

本県の現状でちょっと取りまとめますと、大気中のNO<sub>2</sub>・SPM濃度の経年的な推移から考えますと、現状の変化が継続した場合は、環境基準を今後超過することにはならないと考えております。それから、車種規制とか事業者の努力によって、車種規制適合車の代替などが進んできておりまして、愛知県内の自動車からのNO<sub>x</sub>・PMの排出量は非常に少なくなってきました。

それから、特定事業者には現在義務づけております自動車使用管理計画、それから実績報告につきましては、これまで排出量の削減の必要性とか優先的に代替すべき車両を見える化して取組を推進するツールとして、非常に重要な役割を果たしたと考えてきております。ただ、既に車両の代替が進んできた現在では、こういった移動発生源に対する規制を、非適合車がもう残っていない地域に限定して対策の進んだ事業者にかけ続けていくことに納得が得られない状況でございます。また、対象自動車からの排出量の算出、報告につきましては、多大な労力をかけております。特定事業者と自治体の大きな負担となっているのも現状です。

こういった中、法に規定する総量削減計画の策定、それから自動車使用管理計画・実績報告を現行制度のまま事業者に求めることについては合理的な理由がない、見当たらないというふうに考えております。

それで、要望といたしましては、こういった状況を踏まえて、総量削減という目的が達成できたという現状に鑑みますと、追加的な規制を求めることが考えられないということで、本県の対策地域の指定を解除に向けて考えていただきたいと考えております。

ただ、一方で、局地的に見ると相対的に高い地点もやはりございます。主要幹線道路沿いにありますので、引き続き交通流対策や単体規制、とりわけ大型車の低公害車化のさらなる促進を推進していただきたいと考えております。やはり最も効果的な施策である車種規制というのは何らかの形で引き続き必要だというふうに考えております。

一方、本県においては、対策地域の指定の有無にかかわらず、環境基準の達成、維持、それから地球温暖化防止対策のため、EV・PHV・FCVの普及をはじめとする総合的な自動車環境対策に取り組んでいく所存でございます。

【飯田委員長】 中根様、どうもありがとうございました。

続きまして、三重県からご説明をお願いします。

【三重県】 三重県、大気・水環境課、佐藤でございます。三重県の資料に基づきまして、

説明をさせていただきます。

まず、1番目の大気汚染の改善状況につきまして、大きな1番です、大気環境基準達成状況につきましては、総量削減計画の中間目標、27年度の実績を表のほうに表しておりますが、いずれの測定局におきましても二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに環境基準を達成しておる状況でございます。

下のほうの元年度の結果につきましては、詳細は2ページになりますが、これにつきましても両方とも環境基準を達成しているような状況でございます。詳細は、2ページの上段のところに表をつけさせていただきました。

表の下になりますが、対策地域内の大気環境につきましては、段階的に改善されている状況です。二酸化窒素につきましては平成23年度から9年連続、浮遊粒子状物質につきましては24年度から8年連続で環境基準を達成しておるような状況でございます。

なお、表には示しておりませんが、速報値で令和2年度の状況も確認しておりますが、達成しておるような状況でございます。

2ページの下の方の2番になります。対策地域における窒素酸化物、粒子状物質の年間排出量の状況でございます。各種施策により抑制するとして自動車からの排出量につきましては、毎年、管理調査で算定しておるところですけれども、その結果は次のページ、3ページ目の上段のほうを見ていただきますと表がありますが、窒素酸化物、粒子状物質ともに平成27年度の中間目標を達成しております。ちょっと見にくいんですけども、27年度の目標（中間）、例えば、窒素酸化物でいいますと3,756のところ、27年度の排出量につきましては2,773というふうな形でございます。

3ページ目の上段のところ、なお、令和元年度に環境省で行っていただきましたシミュレーションでも、目標達成年度には環境基準を達成できる見込みという結果が出ております。

過去からの車種規制の推移につきましては、以下の表のとおりでございますので、見ていただければと思います。

3ページから4ページ目の表を見ていただきますと、目標年度であります令和2年度に向けて、かなり削減をされてきているのかなという状況でございます。

4ページ目、見ていただけますでしょうか。4ページ目の真ん中、表の4、図の4ですけれども、これは粒子状物質の状況でございます。平成28年度は少し増えておりますけれども、着実に減ってきているような状況でございます。

4ページ目の後段です。三重県内の低公害車の導入状況につきましても、表の5に示したとおり、どんどん台数も増えてきているような、ちょっと細かくて申し訳ありませんが、見ていただけるかなと思っております。

次の5ページ目になります。基準年度の平成21年度からの削減量につきましては、これも調査で算出しておりますが、内訳を表6のほうに示させていただきました。やはり効果

が大きいのは、上の2段です。自動車単体規制の推進と車種規制の実施というところの効果が大いのが分かっていると思います。

続きまして、表の6の下、真ん中、中段からですがけれども、対策地域内における基準適合車の導入状況をグラフで示させていただきました。まず、対策地域内におきましては、もう99.9、ほとんどの車両が適合車へ更新をされているような状況でございます。また、対策地域外でも更新が進んでおりまして、9割以上はもう更新が進んでおる状況でございます。

最後のページ、6ページ目を見ていただけますでしょうか。 です。実施している取組等々につきまして、表のほうに簡単ではございますが書かせていただきました。三重県の削減計画に基づきまして、様々な取組を行っております。特に、 、 、車種規制の実施でありますとか、低公害車の普及促進ということできるところをやっておる、様々な取組をやっておるということでございます。

最後に、 番でございます。基本方針、NO<sub>x</sub>・PM法全般、制度全般に関する要望ということで取りまとめをさせていただきました。ちょっとここは詳しく説明をさせていただきますが、対策地域の見直しということで、三重県の北勢地域、6市町で、平成13年12月に対策地域に指定していただきまして、総量削減計画をつくって、様々な取組を進めてきております。

最後の説明になりますが、真ん中、中段、「その結果」というところからですが、三重県では、平成24年度以降、8年連続で窒素酸化物、粒子状物質ともに、環境基準を達成しております。

ということで、三重県といたしましては、大気環境は改善され、環境基準が確保されている状態にあると考えております。

令和元年度、これも重ねて言いますが、環境省様で行っていただきましたシミュレーションでも達成できる見込みという結果も出ておりますので、NO<sub>x</sub>・PM法におきましては、この解除規定、どこまで行けば対策地域を解除していただく、するのかというのが、明記をされておられません。目標を達成しても、引き続き対策地域であると、新たな計画をつくっていったって、対策なりをつくっていく必要がありますので、要望事項の最後になりますが、かなり状況としてはよくなってきておりますので、速やかに対策地域の解除を行っていただきたいと、そう思っております。

以上でございます。

【飯田委員長】 中根様、どうもありがとうございました。

続いて、三重県から説明をお願いしたいと思います。

佐藤さん、よろしく申し上げます。

【清丸自動車環境対策課課長補佐】 飯田先生、三重県の説明は終わっております。お願いいたします。

【飯田委員長】 間違えました。大変申し訳ございません。

佐藤様には、三重県のご説明をいただきありがとうございました。

これで、愛知県と、それから三重県のご説明いただきましたので、一旦、区切りまして、委員の皆さん、あるいは説明されている皆さんも含めてで結構ですけども、ご意見、ご質問をお願いいたします。

【草鹿専門委員】 早稲田大学の草鹿ですけれども、先ほどと同じで、光化学スモッグの年間発令日数などを教えていただければと思います。よろしくお願いします。

【愛知県】 では、愛知県の中根でございます。

本県の光化学スモッグの発令の状況でございますけれども、ちょっと直近のデータがまとまっておりますところは、令和元年度ということですが、令和元年度は4回。それから、平成30年度も同じく4回。それから、平成29年度、1回。それから、平成28年度、3回。それから平成27年度が8回という、そういった状況でございます。ちょっと遡っての説明ですみません。

以上です。

【草鹿専門委員】 ありがとうございます。

【三重県】 三重県の佐藤でございます。

光化学スモッグの発令状況につきましては、令和2年度につきましては、予報が1回、注意報がゼロでございます。令和元年度につきましては、延べ回数としては24回、ちょっと異例なんですけど、5月の集中した時期に4日間くらい続いたときがありまして、延べ回数としては24回、発令日としては5日間、これは予報です。過去のちょっと資料を今見ておるんですが、通常ですと、元年度が異常で、23年度以降、大体多くても5回、6回ぐらいの予報が出ておるような状況で、注意報はもう出ても年に1回程度という状況でございます。

以上でございます。

【草鹿専門委員】 どうもありがとうございました。

【飯田委員長】 草鹿先生、よろしいでしょうか。

【草鹿専門委員】 はい、結構です。

【飯田委員長】 ほかにご意見、ご質問お願いします。

【大久保委員】 すみません。大久保ですけれども。

【飯田委員長】 はい、お願いします。

【大久保委員】 両県だけに关わる話ではないのですけれども、現在ではなくて、これまでの過程において、重点対策地区の指定という法の仕組みは基本的に用いられていません。これは、これまでの取組の中で必要性がなかったということなのか。それとも何か使いにくい点があって利用してこなかったということなのか。もし、何かコメントがありましたら、今後の様々な手法を検討する際の参考として教えていただきたいのですが。

【飯田委員長】 中根さん、いかがでしょうか。もしかしたら、ミュートを外していない

のかもしれませんが。

【愛知県】 愛知県の小林です。よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 はい、お願いします。

【愛知県】 重点地区に関しましては、当時、総量削減の指定をされたときに、重点地区に関しましても検討をしたことがあったようだという事は聞いておりますが、その代わりに、私どものほうでは貨物要綱という形で、資料の4ページの上の囲みになりますが、そちらのほうを設けてやっていきましようという形で、最終的には重点地区等を指定のほうを要望するとか、そういったことはやらなかったということで聞いているところでございます。

以上でございます。

【大久保委員】 すみません。ありがとうございました。

もう古い話なので担当者もお替わりになられて、あまりその当時の記録、記憶というものが無いのかもしれませんが、その前の、前に戻って恐縮ですけども、関東も含めまして、もし追加でご教示いただけることがあれば、一応、対策の手法として押さえておきたいのですけども。今のお話ですと使いにくかったのかどうかはよく分からないのですけれども、何かありましたらよろしくお願いします。

【愛知県】 愛知県の小林でございます。

【飯田委員長】 はい、お願いします。

【愛知県】 重点地区に関しまして、使いにくいといった話ではなく、私どものほうでしたら、先ほど申し上げた要綱により、事業者さんだけではなく、荷主さん等にもご協力いただいて、進めていくほうがふさわしいんじゃないかということで、そういった手法を取らせていただいたということで聞いているものでございます。

以上でございます。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

ほかの都府県の皆さんで、大久保委員のご質問に対するお答え、あるいはコメントがあれば、ご発言をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【三重県】 三重県の佐藤でございます。

特に重点地域につきましては、制度が使いにくかったというのは聞いたことはございません。特に三重県としましては、必要性がないということで、事実上、特に設けておりませんが、制度上、特に何か使い勝手がよくなかったとは聞いておりません。

以上でございます。

【飯田委員長】 ほかに回答できる方がいましたらお願いします。

ご発言ないようですね、必要でしたら、最後の討論のところで議論をしたいと思っております。

三重県の佐藤課長に1点、私のほうから質問いたします。資料の5ページで、非適合車の数値が、対策地域内で0.1%以下と、非常に優秀な成績です。ほかの指定地域だと、なか

なか0.1までは行かなくて、どうしても1%、2%は流入しているのが現状で、先ほど千葉県でも大分苦労されているところです。多分、この非適合車の少ないことが非常に大気汚染の改善に、あるいは基準をクリアする上で大きな寄与しているなというふうに見てとったのですが、何か特別な方策をお取りになっているのでしょうか、コメントいただけますか。

【三重県】 三重県の佐藤でございます。ありがとうございます。

特に三重県の独自の取組ということはないと思います。事業者の協力の下、進めていただいたのかなと思いますので、三重県で協力的に何かこういうのをやったからというわけでもありませんので。さっきの資料を見させていただきますと、千葉県さんでも同じようなグラフがあったと思うんですが、もう三重県と同じように99.9までたしかやっていたと思います。まだ対策地域外では90.8ですので、まだ少し余力は残しておると思います。三重県内の事業者さんの努力で進んでいったいただいたのかなと思っております。

以上です。

【飯田委員長】 そうか、そうか。このデータはあくまで、事業者さんの所有台数という意味で、実質的にも、沿道で流入している非適合車数をサーベイした数値ではないという理解でよろしいでしょうか。

【三重県】 ありがとうございます。そのとおりでございます。

以上でございます。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

ほかに質問ございますでしょうか。

ほかにご質問がないようであれば、三つ目の関西地方の2府県のヒアリングを行いたいと思います。

まずは、大阪府から説明をお願いいたします。

【大阪府】 大阪府環境保全課長の奥田でございます。

私のほうからは、資料2-7に沿って、ご説明させていただきます。

一つ目は、大阪府域の大気汚染の改善状況でございます。まず、図1のほうをご覧ください。NO<sub>2</sub>でございますけれども、平成22年から10年連続で全ての環境局において、達成しております。直近の令和元年度には、99局中の91局が0.04ppmを下回っている状況でございます。残り8局は、いわゆる0.04から0.06ppmというゾーン内の測定局となっております。

次に、図2でございますけれども、NO<sub>2</sub>の上位5局の推移を示したものでございます。ここで、一番濃度が高いのは出来島小学校と表記しているところですが、これにつきましても、令和元年度には0.046ppmの水準まで順調に下がってきている状況でございます。

次のページでございます。

次は、SPMの達成状況でございます。SPMにつきましても、気象等の影響で、2日連続で

非達成となったものを除く日平均値の2%除外値で見ますと、平成15年以降、環境基準以下となっている状況でございます。

それから、次、3ページをご覧ください。

大阪府独自の自動車排ガス対策について、ご説明いたします。一つ目は、広域的な対策として、一つ目に条例に基づく流入車規制でございます。この規制は、対策地域外から流入する車種規制に適合しないトラックやバスについて、府域の対策地域での発着を禁止するもので、平成21年1月より開始しているものでございます。

下の図5をご覧ください。平成19年の当時では、対策地域外の非適合車からのNO<sub>x</sub>排出量が3,570トンと、かなりのウエートを示しておりましたが、このグラフに示しますように、平成30年には50トンまで減少しており、確実にNO<sub>x</sub>の負荷量が減っているということが分かります。

それから、令和2年度の目標を平成30年には達成している状況でございます。

それから、次、4ページでございます。

広域的な対策の二つ目としましては、エコカーの導入促進という点でございます。大阪府では、平成21年に「大阪エコカー普及戦略」を策定しまして、令和2年度に、2台に1台をエコカーにするという目標を掲げて、自動車ディーラー等と連携して、普及啓発等を行ってきました。

図7をご覧ください。達成状況でございますけれども、令和元年度に軽自動車を含めて、48.2%まで普及割合が達成しておりまして、目標の50%は令和2年度には達成する見込みでございます。

次に、図8でございますけれども、エコカー普及によるNO<sub>x</sub>の削減効果を示したものでございます。平成21年度からNO<sub>x</sub>につきましては、1,815トンが削減されているということで、削減効果が現れてきてございます。

次に、4ページの下でございますけれども、高濃度地点における対策、いわゆる局所的な対策について、ご説明いたします。大阪府では、数値計算で高濃度になった地点、あるいは交通渋滞発生箇所等で、22か所の交差点を選定いたしまして、数地点を選んで、独自に簡易測定を実施しております。

図9に示していますように、非常に濃度の高い3交差点について、測定を行っております。98%に換算した値が令和元年度に、このグラフを見ていただいたら分かりますように、初めて0.06ppmを下回ったというような状況でございます。ただし、短期間での簡易測定でございますので、気象等の影響を受けやすいので、今後も簡易測定を継続して、注視していく必要があるかというふうに考えております。

次に、5ページですけれども、これまで大阪府が行ってきた局地汚染対策について示したものでございます。主に6か所の交差点での対策等について、記載を図10のほうにしております。バイパス、道路の整備ですとか、図11の今里交差点の改良のように、右折、

左折レーンの整備などの交差点改良、それから、阪神高速道路で実施しております環境ロードプライシング、それから、43号線、国道43号線では、NO<sub>2</sub>濃度が高くなった場合にメール配信などをして、迂回を要請するなど、関係機関と連携した対策を進めてございます。次に、6ページをご覧ください。

こういった大阪府域での状況を踏まえまして、基本方針、NO<sub>x</sub>・PM法の法制度全体に関する意見について、ご説明いたします。

次期総量削減目標についてですけれども、一つ目なんですけれども、これは背景的なことですけれども、先ほどご説明しましたように、大阪府においては自動車からのNO<sub>x</sub>・PMの排出量については着実に低減しており、監視測定局においては、全局で環境基準は達成している状況でございます。しかしながら、NO<sub>2</sub>の環境基準のゾーン内の常時測定局がまだ存在していること、8局存在しております。それから、依然として交通量が集中して、大型車の混入率も多い、局所的に濃度が下がらない地点、こういったものがあるということで、今後とも実効性のある局地汚染対策が必要であるということを考えております。

二つ目ですけれども、局地汚染対策につきましては、交通流の対策に加えまして、新規規制適合車への更新とか電動車の普及、こういったものによって、広域的な対策をすることによりまして、局地汚染の改善にも寄与するというようなことも考えておりますので、今後とも、地域全体を対象とした総量削減施策というのは、着実にやっていかなければいけないというふうに考えております。

今後、次期基本方針で、さらなる総量削減に向けた何らかの目標設定をされるという場合につきましては、こういった状況に鑑みますと、それはなぜそういう目標設定なのかという科学的に十分な合理的な根拠に加えまして、そういったものを基に、計画であったり、進行管理を行っていく上で、具体的な目標の達成の手法、それから、評価方法、こういったものをあらかじめ示す必要があるのではないかとというふうに考えております。

それから、4点目ですけれども、加えて、対策地域全体として、環境基準を安定的にやっていくためには、局所、令和元年度に国のほうで示されましたNO<sub>2</sub>濃度の高い点が存在するというような計算結果はあるんですけれども、これにつきましても、より精緻なシミュレーションを実施して、引き続き局地汚染に関する科学的な対策に対する知見の集積が必要かというふうに考えております。

次に、NO<sub>x</sub>、粒子状物質、PM2.5を含む対策についてですけれども、これにつきましては、PM2.5につきましても、令和元年度には55局のうち1局だけが達成できておりませんが、年平均値についても、改善傾向にございます。今後、PM2.5対策につきましては、粒子数による規制、いわゆるPN規制の導入も答申がなされていますけれども、今後、粒子状物質全体の目標設定をするということに当たっては、NO<sub>x</sub>と一緒にですけれども、目的値の科学的な根拠、それから、その効果を十分に検討すべきかというふうに考えております。

次に、法制度の見直しにつきましては、現在の事業者の排出抑制対策につきましては、

法31条に基づく事業者の判断の基準となるべき事項、これに関する自動車使用管理計画、定期報告の記載があるんですけども、この記載事項については、例えば、低公害車や電動車等の代替に関する事項を重点化するなど、その内容を重点的に、柔軟に見直すというようなことを踏まえて、効果的、効率的に事業者が自主的な取組ができるような、そういう制度になるように検討すべきかというふうに考えております。

大阪府からのほうは以上でございます。

【飯田委員長】 奥田様、どうもありがとうございました。

続きまして、兵庫県から説明をお願いいたします。

【兵庫県】 兵庫県、水大気課長の山本と申します。よろしく申し上げます。

まず、1ページ目です。県内の法対象地域内にある自排局のNO<sub>2</sub>平均値につきましては、減少傾向を示しています。また、右に示しますとおり、年間98%値につきましても、平成22年度に尼崎市内の二つの測定局で環境基準が非達成ではありましたが、23年度以降は全ての測定局で環境基準を達成しております。

次、2ページをお願いします。

SPMの年平均値につきましては、減少傾向を示しております。また、年間2%除外値につきましても、平成15年度以降、全ての局で環境基準値を下回っているところでございます。

次、3ページをお願いします。

まず、特に交通量の多い阪神東南部地域では、環境基準の達成と維持のため、平成15年10月に県条例を改正いたしまして、16年10月からディーゼル自動車等の運行規制を実施しております。運行規制の対象地域につきましては、神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市の5市でございます。この図の紫色で示している地域でございます。対象車両につきましては、法律の排出基準に適合しない車両総重量8t以上の自動車、バスにつきましては定員30人以上としております。

4ページをお願いします。

この運行規制の実効性を確保するため、兵庫県のほうでは、監視員を配置しまして、カメラ検査、街頭検査等を実施しています。カメラ検査につきましては、令和元年度末まで、対象車両74万5,293台のうち、違反車両は7,096台、違反率につきましては0.95%ございました。違反率につきましては、平成19年度以降、低下傾向を示しております。街頭検査につきましては、令和元年度まで457回の検査を実施し、対象車両3,271台のうち違反車両は120台、違反率3.7%ございました。

また、運行規制の周知啓発のため、規制内容を掲載したリーフレットを作成し、イベント等で配布をしております。また、国道43号線等主要道路での横断幕の設置等による周知もしております。

5ページ、お願いします。

次世代自動車等の導入支援につきまして、説明します。まず、規制対象となる自動車か

ら最新規制適合車への買替え促進のための融資支援を行っております。また、EVやFCVの導入促進のための補助事業を実施しております。さらに、燃料電池バスの導入や水素ステーション設置支援のための補助事業も行っているところでございます。

最後のスライド、6ページ、お願いします。

まず、次期総量削減目標についてでございますが、車種規制、あるいは条例による運行規制等の現行施策を継続するということによりまして、将来にわたって、環境の状況を悪化させないという観点から現行目標を維持するということが重要であると考えております。

また、二つ目といたしまして、低公害車の普及促進についてですが、EVやFCVなどの次世代自動車の導入促進に向けた支援、さらには水素ステーションなどのインフラ設備等の設置支援の継続強化をしていくべきであると考えております。

最後に、法制度の見直しについてでございますけれども、環境基準を達成しているということを前提といたしまして、総量削減計画の策定には法定協議会への意見聴取、あるいは環境大臣との協議など、自治体負担が非常に大きいことから、手続の簡略化については要望しておきたいと思っております。

以上が兵庫県からの報告でございます。

【飯田委員長】 山本様、ありがとうございました。

それでは、関西地方2府県からのご説明に対して、ご意見、ご質問等ありましたらお願いいたします。

【草鹿専門委員】 早稲田大学の草鹿ですけれども、光化学スモッグの発令状況を教えてくださいいただければと思います。

【大阪府】 大阪府の奥田でございます。

光化学スモッグの注意報の発令回数ですけれども、2010年から2019年までで1回から12回というような数値になっておりまして、10回を超えたのは2010年と2015年の2年間でございます。2018、2019、最近の2年間では、それぞれ5回ずつというような状況でございます。

以上でございます。

【草鹿専門委員】 ありがとうございます。

【兵庫県】 兵庫県でございます。

まず、直近では、令和2年度、光化学スモッグの発令日数につきましては、予報1日、注意報2日の3日間です。令和元年度につきましては、光化学の発令日数は4日でございます。ただ、この令和元年度は、かなり兵庫県は広く、発令地域につきましては、かなり広い範囲に発令をしたということもございます。平成23年度以降を見ておきますと、大体平均して、やはり発令が多くても4日間、少なくても1日、予報を1日、2日といったような状況で推移をしているところでございます。

以上です。

【草鹿専門委員】 ありがとうございます。

【飯田委員長】 私のほうから、大阪府に質問いたします。

やはり交通量が集中して、大型車両の混入率の高い交差点、実際には、周りに物流の拠点があって、トレーラー等の、トラクター、トレーラー等の大型車の侵入が頻繁な交差点では、基準値に達成しがたい、あるいは、達成してもぎりぎりの状況にあらうかと思いません。この辺はいかがでしょうか。最新の規制適合車の導入、すなわち単体規制に頼るしかなく、それ以外の具体的な方策は手を尽くした状況でしょうか。それを一番で局地汚染対策に対する要望として挙げていただいているとおもいました。この辺、コメントいただけますでしょうか。

【大阪府】 我々も、私どもの資料の5ページに載せていますような6か所のうち、簡易測定を行っている3か所にういて、令和2年度は環境基準の達成はしたんですけども、基準を超えているというようなところがございます。

局地汚染の対策につきましては、当然、それぞれの交差点での改良など、道路関係者と我々は連携しながら、交通流対策、交差点改良等をやっていくということは、引き続きやっていきますけれども、なかなかその物理的な対策というのが簡単には進まないというところがございますので、やはり広域的に単体規制による最新規制適合車への更新、あるいは、今、温暖化対策としての必要な電動車、こういったものを普及させることによって、全体的に下がって局所的なところについても下がっていくのではないかと考えておりますので、そういうところを重点に、今後はCO<sub>2</sub>対策も含めて、施策を展開していきたいというふうに考えております。

【飯田委員長】 どうもありがとうございます。

交差点の改良では、立体化が効果的ですが、どこの都市も困難で、せいぜい、せいぜいと言ったら大変失礼な言い方ですが、頑張っ、右折や左折の専用レーンを設けることで何とか渋滞を防いで、大型車を少しでも短い時間で通過させる対策が精一杯です。そうだとすると、多くの交差点で、環境基準の達成と、最新の規制車の走行割合との相関が強いと認識しています。最新規制車への乗換えの促進が一つの有効な手だてと言えます。これから先、さらに進めるべき方向性についてお考えがあればお伺いさせていただきます。

【大阪府】 大阪府としても、トータルで車種規制とか単体規制が進むことで、先ほど、ちょっと問題点というか、まだ課題が少しあるなと思っているのは、ゾーン内の局が依然と存在しているということと、局地汚染対策についても、そういった車種規制等の継続、これによって、少しずつ改善していくのではないかと考えております。

以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

ほかにご質問ございませんでしょうか。

特にないようですので、指定地域からのヒアリングをこれで終了いたします。次に(2)

番の、二つ目の項目ですね。事業者等における取組についてということで、一般社団法人UTMS協会様及び一般社団法人東京都トラック協会からの説明をお伺いしたいと思います。

この2件は、続けてお話をいただいて、まとめて質疑の時間を取りたいと思います。

まずは、一般社団法人UTMS協会からご説明をお願いいたします。

【小林専門委員】 UTMS協会の小林と申します。

私からは、当協会の取組について、ご紹介させていただきます。

次のページ、お願いいたします。こちらは信号情報を使って、エコドライブを支援するというシステムの説明になります。路上に設置されています路車間の通信機能を持った光ビーコンという装置から、その下流の複数交差点の信号の予定情報を提供します。それを受けた車載機では、青信号推奨速度、通過できる速度ですとか、無駄な加速や減速を減らすということと、あと赤から青に変わったときに発進遅れなくスタートできるというようなことを支援することで、安全で、かつエコなドライブをサポートするというものです。

次のページ、お願いします。

こちらのシステムの運行状況ですけれども、平成30年度末時点で、全国で1,300区間、1万2,000交差点で既に信号情報が提供されています。車載機側におきましても、ここに記載の5社さんが純正、あるいは後づけの車載機ということで既に商品として、このシステムが運用されています。下のは、Honda様のほうで実証実験が行われている、その結果になります。大体、4キロぐらいの区間で実証実験をやられていまして、左のところが効果ですね。約5%燃費が削減できたというもの。真ん中のものは、シミュレーションで、100%このシステムが普及すると、交通流全体、約13%の燃費改善が期待できるというもの。右側のものは、黄色の信号での交差点進入率が減ったということで、安全にも寄与しているということが、この結果から見てとれるというふうに考えております。

次のページ、お願いします。

こちらは、この信号情報というのをさらに高度化を進めているものの紹介になります。内閣府さんが進められていますSIPという中で、取り組んでいる内容です。自動運転に向けて、この信号情報を使えるということで、より技術の高度化ということを考えていまして、ITSに専用に割り当てられています電波を使った、路側機を使った信号情報提供というものと、携帯回線を使ってクラウド経由で信号情報を提供するという2種類の方式について、今、実証実験などで検討を進めているところでございます。

次のページ、お願いします。

こちらは、これからは交通管制側になりますけれども、車をセンサー、移動するセンサーとして活用して、信号制御の高度化などで交通円滑化を目指しております。車から走行軌跡ですね、位置とか速度であるプローブ情報を収集しまして、そのデータから車両の挙動変化が分かりますので、排ガス量の推定もできます。また、交通管制の運用支援とか、効果測定に活用できるというふうに考えています。また、渋滞などもこれで検出できます

ので、信号制御高度化・改善にも反映するというところで、研究を進めているところでございます。

次のページ、お願いします。

こちらは、車両のプローブ情報ではなくて、環境センサーを使った信号制御のご紹介になります。騒音ですとか、排ガスを計測する環境センサーというのを路上に設置しまして、これを基に信号制御を行うものです。平成30年度末時点では、神奈川県、静岡県、兵庫県警様のほうで実用化されています。兵庫県では、43号線で排ガス感知器、騒音感知器などのデータを基にそういった影響を、環境への影響を最小化する信号制御ですとか、迂回路に誘導するような情報提供などを実行しております。

次のページをお願いします。

最後は要望になりますけども、右側からいきますと、こういった排ガスの削減には、交通量の円滑化が必要と考えています。そのためには、先ほどの協調型のITSとか、自動運転、あるいは信号制御といった交通管理の高度化が必要と考えています。

今、現在、インフラ整備というのは地方自治体が担っていますので、車と交通インフラを普及促進の両輪としまして、この地方の負担を軽減して、運転支援インフラの整備を促進するような補助金のような仕組みがあるとよいのではないかとこのように考えております。

私のほうからは以上となります。

【飯田委員長】 小林委員、ありがとうございました。

じゃあ、続いて、東京都トラック協会から説明をお願いします。

【遠藤専門委員】 トラック協会の遠藤と申します。今日はよろしくお願いいたします。

まず初めに、前回、12回当委員会でご当方のパソコンの不具合によって回答ができなかったものを別紙によって回答させていただきましたので、お詫びさせていただきます。申し訳ございませんでした。

それと、また重複する点もありますが、グリーン・エコプロジェクトにつきまして、ご説明させていただきたいと思っております。東ト協で進めている内容でございます。

まずは、ページ2で取組内容から説明させていただきます。

続きまして、3ページです。このPDCAサイクルを進めているということでございます。まず、重量車でございますので、発進、停止には相当パワーがかかるということで、その燃費によって影響を受けるということで、この事業の基本は、「ゆっくり発進ゆっくり停止」ということで、ストップ・アンド・ゴーによる、燃料の消費が変わることを実感して、ドライバー自らが燃料を満タン法によって燃費を計算して、自分の運転を振り返り、気づきを理解して、さらに、事業者の管理者や社長がセミナーに参加して、燃料分析を再確認して、次の月につなげていくものを繰り返し行っていくという、こういうPDCAサイクルでございます。

4ページです。

セミナーのコンセプトでございます。コンセプトは、現場での活動が継続的に実践できる教育システムを行っていきます。

まず、1としましては、現場実践主義とは、運送事業者が非常に重厚長大貨物から軽薄短小の貨物の、いろいろな企業がありますので、そこでは現場管理は全く違うということもありますので、その内容にあった教育を伝えていきたいという内容でございます。2としましては、一方的な講演ではなくてディスカッション形式で少人数で進めていきます。それから、3番目には、走行管理表のデータを照らし合わせながら負担なく、そして燃費を上げる要因などを理解することを楽しみながらやるということをコンセプトとしております。

6ページでございます。資料はそのときのテーマの内容を1枚、2枚に集約しまして、あまり多くやっても、なかなか覚え切れなかったり、進まないということもありますので、ワンポイントにして、それを管理者に詳しく説明して、その管理者から、またドライバーに教育をしていただくというような形で進めるということでございます。

ページ7でございます。実は、これが走行管理表でございます。走行管理表のところに、1台1台、車両ナンバーが全部登録されておりまして、車検データが全部ここに登録されております。それによって、車種規模が全部分かるようになっていますが、まず最初に始めると、こんな程度で何も書けなくて、燃費も書けなくて、基本的には入れた燃料ぐらいしか書けないというような状況で、赤ペンで直していくということで、次のページです。大体、これはちょっとまたでき過ぎなぐらいのなんですけども、毎日のように、トラックで運行し、毎日のように燃料を入れているというような状況で、走行距離、オドメーターから距離を入れたもの、それで、最後には燃費をコンマ2まで書いています。さらにはコメント欄があるのですが、コメント欄にドライバーがコメントを書いて、それを管理者が受けて、また評価したり、または応援したりというような内容をこれで進めているという形で、このぐらいになってくると、もう非常にレベルの高い事業者になっているという、ドライバーになっているということですね。

9ページをお願いします。じゃあ、なぜ、この手書きがいいのかということなんですけど、非常に今デジタル化が進んでいる中で、このアナログチックな内容というのは、実はなかなか受け入れにくいんですが、この部分はラストワンマイルと同じように、人がやらないとできない部分が非常に多いのです。一つは、まず燃費の数値が正確に取れるということ、高価な機械が要らないということ、もう、これは燃料を測るだけの機械だと、値段が高いんですね。そういうものがディーゼルトラックにはついていないし、データとしても正確度が低いということで、一部の車両のみでなく、会社全体で行うために全員が関心を高めるとのことでございます。事業者自体は安価で取り組めますが、当協会が費用を負担してあげているという形になっております。そういった流れを進めていっている状況でござ

います。

10ページで、走行管理表のこういった形で、ドライバーとやり取りするのですが、これが毎月、トラック協会のほうには2万枚着きまして、月初に着いて、月中には運送会社のほうにデータ化してお渡しして、それで、ドライバーとの調整をしていただく。話し合いをしていただくということです。そこでドライバーとの交流を実施する。なかなかこういったことが、実は運送会社はできにくい環境なんですね。仕事にすぐに出ていくというような状況ですので、そういった形で進めています。

12ページですが、トラック協会のこういうステッカーをつけて、自分たちで意識を高めていただくということで、ステッカーを貼っております。トラック協会の登録台数から見ると、5台に1台ぐらいが貼っています。1万9,165台が参加しているという状況です。

では、効果というものなのですが、これは参考資料として、お話ししますと、燃料が一般の車よりも、大体1割から2割削減です。そういったことからドラム缶でいくと、40万本分を削減した形になって、削減量としては、8万kLという状況です。

次のページをお願いします。

金額でいうと、これはちょっと石油情報センターですから、購入価格はもう少し安いですが、それにしても、100億を超える金額がこの14年間で減いるのですから、国策上でも非常に有効に、限りある資源を有効に使っているということでもございます。

次のページをお願いします。

では、どのぐらいのCO<sub>2</sub>換算かということ、14年間で20万9,000t-CO<sub>2</sub>を進めたということでございます。植樹にしては1,493万本分ですね、植えたという状況と同じだということでございます。

次のページをお願いします。

実は、これをすることによって、交差点でも「ゆっくり発進ゆっくり停止」したり、交差点をしっかりと見ますので、当然、死角というものもあるわけなのですが、そういったことで事故率も減ってくると、注意もするというところで、交通事故では約29%、30%近く削減ができています。

また、次のページで、保険の支払金額なのですが、次のページ、いいですか。

交通の保険の支払いの損害賠償の金額ですが、約50%ぐらい削減できているということですから、こういった面でも企業も大変助かっている部分でもあります。こういった環境と安全をやることによって、意義あるものになっているという形でございます。

続きまして、次のページをお願いします。

国連でのエコドライブカンファレンスにも出席させていただきまして、そこで発表させていただいて、このカンファレンスの目的でありますエコドライブ憲章に貢献したということでございます。ちなみに、環境省さんでは、2010年の第5回のアジア地域フォーラムでも発表させていただいております。

次のページ、お願いします。

こういった形で、環境大臣賞とか、それから経産大臣、それから国交大臣等ともこういった評価をいただいております。

次のページ、お願いします。

東京都さんは、これを基にデータ化をしまして、貨物輸送評価制度というのをつくっていただいたわけです。このベンチマークを作成してもらったのは、世界で初めてだということもありまして、非常に、さっき言ったようなミニマムな数字を積み上げたものですから、非常に精度の高いということで、こういった制度を東京都さんがつくっていただいて、それによって、星をつけて、評価するというような形で、荷主さんにもアピールしていこうという形のものでございます。

続きまして、東京都さんのグリーン購入ガイドの中にも記載をいただいているということです。第2水準のほうで、この車をなるべく使ってほしいということ、優先的に使用してほしいというのをやっていただきました。ぜひ、環境省さんもこういったものをつくっていただくと、非常にいいと思うんですけど。

続きまして、22ページお願いします。

そういった内容を進めていく上で、事業者、これをクラウド化しまして、ドライバーが見れたり、管理者が見れたり、または荷主さんがちょっとあなたのところはどのぐらいの数値なのみたいな話があっても、すぐに出せるようにしてあります。それから、家族でも、お父さんとかお母さんが働いている場合に、家族も非常に喜んでいただけるということで、最後のページになるんですが、誰もがWin×Winということで、ドライバーさんたちの努力でも、こういった形になるということでございます。

ぜひとも、トラック業界は、今、コロナの中で、公共性の重要性が高いと言われているのですが、一部を除いては大変厳しい状況であります。そういった中で、車両価格の高騰で、購入価格が高騰しているんですね。それから、燃料も今現在上がっていますし、また、人手不足ということで、かなり今、もう全然人手が足りない状況でもあります。そのような中で、規制が厳しくなればなるほど、それだけ負担が増えるということですので、もし、そういった形で、今後、NO<sub>x</sub>・PM法を含めて、いろんな対策をするのであれば、そのバックボーンをちゃんとつくっていただきたいというのが望みでございます。

大変雑駁な内容でございましたけども、ご清聴ありがとうございました。

以上でございます。

【飯田委員長】 遠藤委員、ありがとうございました。

それぞれの協会の取組について、ご説明をいただきました。これらの取組、説明に対しまして、ご意見、ご質問等ありましたらお受けしたいと思っております。よろしく申し上げます。

【大久保委員】 大久保ですけれども、よろしいでしょうか。

【飯田委員長】 大久保委員、よろしく申し上げます。

【大久保委員】　トラック協会の遠藤さんにお伺いいたします。

トラック協会でのこの取組、前々から多様な課題を一挙解決していくという、SDGsの理念に先駆的に取り組んできたというふうに大変高く評価しております。ドライバーさんが参加をして、最初はできないけれども、その次にすごくよくなる、だんだんよくなるというお話がありました。その後、同じドライバーさんがずっと継続的に取り組んでいくと、飽きてくるということはないのかという気がいたしまして、継続的なモチベーションを維持するために何かやっていたらいいことはあるのか。あるいは一定期間たつと、認定ドライバーみたいな形で、卒業して、後輩のドライバーさんのコメントを書いてあげるほうに回るとか、何らかのそういった工夫があるのかどうかというのを伺いできればと思います。よろしくをお願いします。

【遠藤専門委員】　ありがとうございます。そう言っていただくと、我々もやる気がまた増えてくると思いますので、ありがとうございます。

まず一つに、評価制度は、先ほど東京都さんの星をつけていただくというのも、これも一つの大きなインセンティブというか、モチベーションアップにはつながっていますし、トラック協会のほうでも、さらに、今、参加している事業者の中で、事業所単位なんですけども、トッランナー賞というのを別に設けております。これを大体、毎年、そうですね、上位10社、さらには環境委員長賞というのもその下につけていまして、十五、六社が評価対象になっています。それは、トッランナー賞というのは、ステッカーが先ほどのグリーン・エコプロジェクト参加車両とはまた別に、トッランナー受賞車両ということで、金色で作って目立つようにしております。そういった形で、少しでもモチベーションを上げるということ。それから、環境に一生懸命やっているということで、そういう人たちも含めて、その参加車両の人たちにグリーン・エコプロジェクトのグッズを配って、意識を高める意味だとか、ステッカーを渡したり、エコバッグを贈ったりとか、様々な自分たちも環境に関与してやっているのだよということを継続的にしています。

これだけではちょっと足りないのかもしれないかもしれませんが、少しずつでもまた考えながらやっていきたいと思うんですが、先ほどの後者は、まさにそのとおりで、実はドライバーから、管理者教育のセミナーを受けています。まず最初、社長から始まって、管理者が来て、さらには、ドライバーの代表が来て、研修を受けていく流れにはなっております。さらに、何かインセンティブをつけていきたいなというふうには考えておりますが、これはあまり評価の中で、いいものだけをやってしまうと、今度、悪いものといいますが、やらない人たちが、あまりモチベーションを上げなくなってしまう。全体で上げるんだということで、全員の意識を高めるということがこの基本理念にあるので、そういった形で進めさせていただいています。

以上でございます。

【大久保委員】　ありがとうございます。

とても手作り感があって、温かみのある取組であるというふうにお伺いいたしました。ありがとうございます。

【飯田委員長】 どうもありがとうございました。

まだ、ご質問もあろうかと思いますが、お時間のこともございまして、本日、実施したヒアリング、および2団体の取り組みに係るご説明ですね、これらを踏まえまして、ご審議を皆さんにお願いしたいと思います。

具体的には、対策地域の現状を踏まえて、次の目標をどう考えるか、強化すべきなのか、緩和すべきなのか、改定する場合にはどんな観点に留意すべきなのか、等々、本委員会の基本方針について、一つ目にご意見いただきたいと思います。

二つ目は、総量削減計画や進行管理と、あるいは車種規制等についてです。環境基準がクリアできている地域では、削減計画をつくらなくてもよいのではないかと、基準の維持管理は、別のやり方があるのではないかと、という要望、意見もいただきました。

それから、三つ目は、指定を解除するための考え方です。今後、留意すべき事項は何かということを整理しておく必要があると思います。

基本方針、削減計画、指定解除についてご意見いただきたいと思います。

じゃあ、最初に、基本方針から行きましょうか。繰り返しになりますが、次の目標をどう考えるべきか。昨今のカーボンニュートラルの取り組み、EVなどの電動車の導入ですね。それから、トラック協会からご紹介いただいたエコドライブの普及促進や交通需要の調整など、今後も継続して取り組むべき施策は何か。

それから、草鹿先生からご指摘があった、あるいは、質問いただいたテールパイプから排出したPMとNO<sub>x</sub>は、その後、大気中で反応して、PM2.5、あるいはオキシダントをつくっていくわけで、最終的な健康被害は、PM2.5、オキシダント濃度を指標として考えなければいけないわけですが、NO<sub>x</sub>・PM法は、一次排出物質についての規制をメインに考えていて、その後の光化学反応の部分、あるいは二次粒子の生成については言及していないわけですが、これらを併せて考えるべきとのご意見もあろうかと思います。

以上のような観点から、皆さんの闊達な意見をいただければというふうに思います。

草鹿先生、口火を切っていただけますか。

【草鹿専門委員】 どうもありがとうございます。

まさに、私がご質問した趣旨は、飯田先生の言われたとおりですけれども、結局、自動車からの排出物質が全体の各地域における光化学スモッグに対する寄与度分析というのが、現状の場合ですと、どこまで進んでいるかというのが少し見えない部分がございます。その中で、目標値としては、やはり光化学スモッグ発令がゼロというのが望ましいというのは、皆さん方も同様な考えだと思っています。ですから、環境基準を達成したということに加えて、今後どうするかということですが、総量削減の方向に行くか。例えば、今ご提案いただいたように、いわゆる重点対策地域を決めて、その交通流対策に行くか

というのは、両方とも魅力的な考え方になるんですけれども、他の発生源の可能性がみえないなかで、今の段階でちょっと取組を解除していくというのは少し拙速のような印象を、委員としては受けました。これは、また地方自治体さんのご苦勞もあろうかとは思いますが、私の意見としては、そういう考えになります。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

織委員、いかがでしょうか。各地方自治体、あるいは指定地域の皆さんの取組で、相当、環境基準をクリアできるようになって、まだ一部、局所的には手当をしないといけないところがあるものの、全体的に改善が進みは大枠で達成している状況が説明されました。基本方針について、ご意見いただければと思います。

【清丸自動車環境対策課課長補佐】 委員長、失礼いたします。

織先生、既に退出されております。失礼します。

【飯田委員長】 そうでしたか。分かりました。じゃあ、また後ほどメール等でお伺いすることにいたしましょう。

大久保委員、いかがお考えでしょうか。同じ視点で、ご意見があれば。

【大久保委員】 ありがとうございます。

各自治体の状況をお聞きしますと、従来よりもよりフレキシブルな手法を幾つかの段階で取る必要があるということが言えるのではないかと。逆に言いますと、一律に今の仕組みをなくすということにもならないのではないかと思います。新たに考える視点といたしましては、やはりPM2.5、あるいは光化学オキシダントという対策との関連性を重視する。また、もう一つは気候変動対策という観点での取組の連携を強化していくといったように、分野横断的な取組を促進できるような方向性に持っていくということが第1点と、それから、後で計画のほうでも出てくるとは思いますけれども、手続の簡略化等々、そういった視点は十分考慮すべき点ではないかと思います。

まず、第一段階目として、以上の点を申し上げたいと思います。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

次の目標をどのように考えるべきかということで、横田委員には、この委員会のサブの委員会として、最終の、この小委員会でのテーマといたしますか、NO<sub>x</sub>・PM法をどこまで充実して運営していくかという流れの中で、指定地域の測定局での達成ということに加えて、その地域の面的な達成をちゃんと担保する必要があるという視点から、継続的で安定的な基準達成に加えて、面的評価手法についてご検討いただいております。それから、この局所汚染との関係とどう考えたらいいか、その辺、横田委員からご意見いただけますでしょうか。

【横田専門委員】 横田です。

この小委員会の下部に相当するような検討会におきまして、環境基準の確保に関わる評価の検討会を行っております。草鹿先生にも参画していただいておりますが、そこで、常時

監視測定局の継続的な安定的な達成に関わる評価ですとか、対策地域全体における面的評価手法だとか、また、環境基準の維持に関わる考察等について、検討を行っているところでございます。これについては、来年、今年度また継続して検討を進めていくことになると思います。

先ほどから話があります次の目標というようなお話ですけども、NO<sub>2</sub>とかSPM、その7割ぐらいを占めるPM2.5などについては自動車からの排出寄与率が減少していることに加えて、二次生成の割合が大きくなっているということで、自動車排出ガスについて、応分の負担を求めるということは必要ではありませんけども、オキシダント対策とか温暖化対策を考えますと、自動車だけの対策では限界があるということで、このNO<sub>x</sub>・PM法の範囲で、これらを含めた対策を進めるとするのはちょっと難しいような気がしております。これは、以前の小委員会でも意見を述べたことがあるかと思えます。

それから、排出量削減には、トラックなんかの新車代替が最も効果的な政策だと思っておりますが、先ほど九都県市で使用過程車の調査をされているような場所があったと思えますが、実走行時の排出実態、PMとか、NO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>ですね、の排出実態、どの程度把握されているかをお聞きしたいなと思っております。ちょっと一部の情報ですけども、SCR装着車の実走行時のNO<sub>x</sub>低減率というのは非常に高くなっていると聞いていますので、交差点等の局地における排出実態把握をPEMSなどの車載機器を使って調査するというのも必要ではないかというふうに思っています。

取りあえず、以上です。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

庭野さん、いかがでしょうか。基本方針について、あるいは、一部総量削減計画にも触れていただいても結構でございますが。

【庭野専門委員】 今日のヒアリングの中身を踏まえて考えますと、環境基準としては、それなりの水準で目標達成をしているという中でどう考えていくのかということだと思います。自治体との関係では一旦区切りをつけて、国として、何を考えていくのか。今の段階では私からは、これと言える内容を持ち合わせていませんので、今後の議論を参考に考えさせていただければと思います。

以上です。

【飯田委員長】 渡邊委員、今日はヒアリングの説明者として、それから、この専門委員として、両方の立場でご出席いただいておりますが、いかがでしょうか。

【渡邊専門委員】 すみません。

【飯田委員長】 失礼しました。東京都の渡邊様と渡邊昇専門委員を混同して、誤りの発言をいたしました。お詫びいたします。

渡邊専門委員にご発言をいただきたいと思えます。

【渡邊専門委員】 はい。渡邊と申します。お疲れさまでございます。

各自治体様のヒアリング等の状況を聞いて、改めて認識したところではありますが、基本、NO<sub>x</sub>・PM法の目的は、ほぼ達成したというご意見が多数かなというところがあり、あとは、オキシダントやPM2.5について、達成していきなさいいけない、継続的に安定的にやっていきなさいいけない課題がございますので、そういった課題に対して、こういった形で法制度等をシフトしていけるのか。その他、PM2.5の発生源、二次生成においては、自動車だけで何ともいかない部分もがございますので、それぞれちゃんと論点を整理して、今後の方向性を決めていく必要があると思います。

あくまでも感想ですが、以上でございます。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

大久保委員、皆さんから基本方針についてご意見いただきました。本日のヒアリングでの認識を基に、総量削減計画、あるいは進行管理を行うに当たっての課題、それから、車種規制や自動車使用管理計画制度というのもございますが、これらの各種施策について、何かお考えがあれば、お聞かせいただきたいですが。

【大久保委員】 ありがとうございます。

基本的に対策地域の指定をもう外してほしいというところは、現在の仕組みに従って、そうすべきかどうかという判断になると思いますけれども、それ自体の必要性は前提しつつ、しかしながら、指定された場合に常に計画をつくり、そして、また、自動車管理計画というのも一緒にセットでついてくるという仕組みがかなり固定的で使いにくいものではないかというご指摘と、それから、手続についても、協議等の手続が煩雑であるという手続面、それから実質的な施策面の両方のご指摘が今日あったと思います。

流入規制等、それ自体の必要性は認めつつも、毎回、毎回計画作成という形でリソースを取られるということについて、気候変動をはじめとして、一部関連する計画がある中、もう少し統合的な施策はないのかということだと思います。この点は少し検討してみる余地があるのではないかというふうに思っております。特に自動車管理計画については、事業者、それから行政双方の負担となっており、かつ、その効果が既がないという場合に維持する必要性を含めて、少し検討すべきではないかというふうに考えております。

【飯田委員長】 ありがとうございます。

ほかに、その他の面で対策地域の指定を解除するための考え方ですね、これを整理しておく必要が出てきたかなと感じました。この点について、意見はございませんでしょうか。

(なし)

対策地域の指定解除に当たっては時間的に継続して基準を超えないこと、あるいは、面的評価でも超える場所がないこと、慎重論から言えば、双方が担保されるべきでしょう。点在する排ガス測定局の実測データを持ってしても全て把握し切れなところだから、ある程度の統計的な、予測的な手法も含めて考えるべきとするところがあるのかなと思います。

解除に向けた考え方の整理については、今後また引き続きこの小委員会にて検討しない

といけないことと思います。

本日の審議では、様々な論点が示されたというふうに理解しております。ヒアリングに参加していただきました指定地域の皆様方にはコロナ禍で大変厳しい中、資料の準備と、ご丁寧な説明をいただいたことに御礼申し上げます。

環境省から、本日の議論について、コメントをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【小森自動車環境対策課長】 自動車環境対策課長の小森でございます。

本日は、ご審議いただきまして、ありがとうございました。自動車NO<sub>x</sub>・PM法につきましては、制定時と比較しますと、大気環境基準について、関係者の皆様方のおかげで、随分、改善が図られてきたと、このように今日のお話を伺っても思った次第でございます。皆様のこれまでのご努力、この場でございますが、改めて感謝申し上げたいと思っております。

本日、関係都府県及び関係の団体の皆様、そして、委員の先生方の皆様の様々なご意見をいただきました。今、委員長のほうから少し整理をしていただきましたけれども、次期基本方針の目標をどう定めるか、あるいは関係都府県に定めていただくというふうになっております総量削減計画の課題、このようなものをどのように解決させるのか。あるいは、何をもって、この環境基準が達成されたと、きちんと後戻りせず、慎重といいますが、丁寧に見ていく必要もあろうかと思っております。ただ、それが確認できたという場合には、その対応について、今、少し議論にも、論点にも上がってきたと思いますが、対策地域の解除も含めて、どのように考えていくべきか、大変重要な論点だと、本日改めて受け止めさせていただきました。

自動車排出ガス総合対策を検討する際には、大気環境基準の改善状況、それから、実際に規制の現場のご苦労、あるいは、それに取り組んでいただいている事業者の皆様の取組の状況、いろいろしっかり整理をして議論していく必要があるかと思っております。これらの論点につきましては、この小委員会ですっきりと整理をいただいて、審議を進めていただければと思っております。

事務局としても、しっかりと対応させていただきたいと思っております。

私のほうからは以上でございます。

【飯田委員長】 小森課長、ありがとうございました。

今の小森さんからの説明もありましたとおり、あるいは、今日のヒアリングの結果もそうですが、大気環境については、このNO<sub>x</sub>法、あるいは、その後のNO<sub>x</sub>・PM法の制定時に比較すれば、随分と改善しています。改善の意味は、特に自動車からの排出ガスが寄与する部分が相対的には減ってきているということで、これは本当に関係した皆様のご尽力のおかげと思っております。

加えて、制度を取り巻く状況も大きく変化しており、温暖化効果ガスをの削減、別の

言い方でカーボンニュートラルを目指した新しい施策が必要とされています。それから、PM2.5、あるいはオゾン、光化学オキシダントという実際に健康影響に関係する指標についても、自動車排ガスのみでなく、ほかの分野からの排出の動向と併せて総合的に考えるべきと思います。

ということで、現状の環境基準の達成状況をしっかり把握・評価して、次期の基本方針の目標、それから、対策地域の解除の在り方などについても、この委員会でしっかり、また整理をしていく必要があるものと受け止めております。そういう意味で、事の重大性を座長として肝に銘じたところでございます。

それで、本日論点に上がった次期の基本方針の目標や対策地域の解除の考え方などを含めて、本委員会として整理を行っていく方針を確認したいと思いますが、委員の先生方、そういう方針でよろしいでしょうか。

(異議なし)

【飯田委員長】 ありがとうございます。

難題を座長の飯田に押しつけることなく、皆さんに協力していただけるというお声をいただき、うれしく思います。よろしく願いいたします。

本日のヒアリングで、基本方針、この委員会の基本方針が見えてきましたので、今後しっかりと審議のできるよう、環境省の事務局には、次回の小委員会に向けた情報の整理と資料の準備をお願いいたします。

これで、(1)番の議題を終了いたします。

次の議題は、(2)その他でございます。これは全体を通して、何かご意見、ご質問がございましたらお願いしますということでこの項目を設けております。全体を通して、ご意見ございましたらご発言ください。よろしく願いします。

(なし)

【飯田委員長】 特にないようですので、本日の第13回自動車排出ガス総合対策小委員会を終了いたします。

事務局にお返しします。連絡事項等があれば、お願いいたします。

【清丸自動車環境対策課課長補佐】 飯田委員長、委員の皆様方、あとはヒアリングにご対応いただきました皆様方、本日は長時間にわたりまして、ご議論いただき、大変ありがとうございました。

次回は、今年度内の開催を予定しております。今後、日程調整をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、本日、環境省公式の動画チャンネルのライブ配信を行ってりましたが、その冒頭及び途中の数分間動画が流れないといった状態が生じました。このことについて、お詫び申し上げます。

なお、本委員会につきましては、議事録を作成しまして、後日、公表する予定でございます。

ます。事務局で案を作成し、委員の皆様方にご確認いただいた後、ホームページで公表いたしますので、ご協力、ご確認のほど、よろしく願いいたします。

それでは、以上で小委員会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

【飯田委員長】 ありがとうございました。