

平成29年度 大阪府自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画策定協議会  
総量削減計画進行管理検討部会

平成29年7月25日

【司会】 大変長らくお待たせいたしました。予定の時刻になりましたので、ただいまから平成29年度大阪府自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画策定協議会総量削減計画進行管理検討部会を開催いたします。

私は、本日司会を務めさせていただきます大阪府交通環境課の舟橋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、この会議につきましては、大阪府の会議の公開に関する指針に基づきまして公開としております。

それでは、本検討部会の開会に当たりまして、大阪府の交通環境課長の西村よりご挨拶申し上げます。

【西村交通環境課長】 会議の冒頭に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

この検討部会につきましては、昨年12月に委員の改選を行いましたところ、近藤部会長様をはじめ、本日ご欠席の先生方もいらっしゃいますが、6名の皆様につきましては引き続きのご就任、また重光委員様におかれましては新たにご就任を快諾いただきまして、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

この検討部会でございますけれども、今さらになります、参考資料の部会運営要領にありますように、この会議の目的といいますのは、第3次総量削減計画、これの「進行管理」と、「新たな対策」につきましてご検討いただくということを所掌事務としていたるところでございます。本日は、議題2でこの計画の進行管理につきまして、この後、事務局からご報告を申し上げまして、皆様のご意見を頂戴したいと考えております。

これまで大阪府では関係機関とも連携・協力いたしまして、流入車規制でありますとか、またエコカー・エコドライブの推進、それから交通需要の調整といったさまざまな自動車環境対策を進めてまいりました。おかげをもちまして、大阪の大気環境の状況につきましては改善傾向が見られまして、計画そのものは順調に進捗しているものと認識はしておりますけれども、平成32年度が計画目標年度でございます、この目標達成に向けましては委員の皆様方からのご意見等を頂戴しながら、引き続き取り組みを進めてまいりたいと

考えております。

また、議題3では、昨年11月に大阪府の環境審議会からご答申をいただきました新たな取組、これにつきましては流入車規制を見直すなどの対応を行いましたので、現在の状況につきましてご報告を申し上げたいと考えております。

委員の皆様には幅広い、そして多様な観点からのご意見をいただきますようお願い申し上げます。簡単でございますけれども、冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

【司会】 では、座って進行を続けさせていただきます。

まず、本日の議事に入ります前に、配付資料のご確認をお願いしたいと思います。

次第に書かれておりますように、配付資料につきましては、資料1「大阪府自動車NO<sub>x</sub>・PM総量削減計画〔第3次〕の進行管理について」、資料2「平成27年度における自動車排出窒素酸化物等の排出量の推計について」、資料3「平成27年度における協議会構成機関の自動車環境対策の進捗状況について」、資料4「大阪府環境審議会答申への対応状況について」、資料5「大阪府自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画策定協議会における自動車環境対策の推進方針（案）」ということでございます。その他、参考資料1といたしまして、本協議会の条例を示しております。参考資料2といたしまして、本検討部会の要領。参考資料3といたしまして、先ほど資料3で示させていただいておりますさまざまな施策の実施状況について、詳細なものをご用意させていただいております。最後に、非適合車ゼロ宣言ということで、カラー版のチラシも入れさせていただいております。漏れ等はございませんか。

なければ、今回の検討部会は、先ほど課長も言いましたように、委員の改選後の第1回目となりますので、まず、各委員のご紹介をさせていただきたいと思っております。

まずは、近藤委員。大気汚染研究のご専門でございます。近藤委員におかれましては、当総量削減計画策定協議会の会長であります知事から部会長に指名されております。

次に、飴野委員。経済政策のご専門でございます。

次に、内田委員。交通工学のご専門でございます。

次に、重光委員。消費者問題に関する調査・研究をしている団体からのご推薦でございます。

次に、久馬委員。労働関係者の代表として連合大阪からのご推薦がございました。

本日、2名の委員がご欠席でございます。黒坂委員、行政法、特に環境法のご専門で

ざいます。もう1名が児玉委員、府内の商工業の状況に精通している団体様からのご推薦でございます。

本検討部会の審議の状況や結果につきましては、総量削減計画策定協議会あるいは幹事会に報告することになっておりますので、本日もご了承いただいた内容につきましては、8月に開催予定の幹事会で事務局から報告させていただくとともに、大阪府のホームページで公表させていただきたいと思っております。

それでは、議事にお入りいただきたいと存じますので、近藤部会長、以後の議事の進行をよろしく願いいたします。

**【近藤部会長】** それでは、次第に従いまして会議を進めていきたいと思っております。本検討部会の審議が円滑に進みますよう、皆様方のご協力をよろしく願いいたします。

まず、議題の1番目「部会長代理の指名について」です。

これについては、検討部会運営要領では第3条の3で、あらかじめ部会長代理を部会長が指名することになっております。私としては、部会長代理を内田委員にお願いしたいと考えておりますが、内田委員、いかがでしょうか。

**【内田委員】** ありがとうございます。よろしく申し上げます。

**【近藤部会長】** では、よろしく願いいたします。

引き続きまして、議題の2番目「大阪府自動車NO<sub>x</sub>・PM総量削減計画〔第3次〕の進行管理について」ですが、資料がたくさんございますので、順番に事務局から資料の説明をしていただきたいと思いますと思っております。

では、まず資料1について、事務局から説明をよろしく願いいたします。

**【事務局】** 交通環境課の前川です。それでは、資料1について説明させていただきます。お手元に配付している資料と同じものを前のスライドにも映しております。

まず、今日の進行管理の中身ですけれども、最初に3次計画の目標について説明させていただきます。2番目としまして、目標の達成状況を見るために大気環境の状況について、3番目に平成27年度目標の達成状況等に関して国で中間レビューを行いましたので、その内容について説明いたします。

まず、3次計画の目標ですけれども、平成27年度目標と平成32年度目標、この2つの目標を掲げておりまして、まず平成27年度目標が、NO<sub>2</sub>とSPMに係る大気環境基準を全ての監視測定局、これは府内約100箇所です測定しておりますが、その測定局において継続的・安定的に達成するという目標です。それと、平成32年度までに対策地域全

体で大気環境基準を達成するという目標です。この対策地域全体というのは、100箇所の測定局以外のところでも達成するという内容でございまして、これまで測定局がないところでの環境基準の達成状況を評価するやり方が決まっていなかったんですけれども、昨年度に国で中間レビューを行いまして、その評価方法が確定しましたので、後ほど説明させていただきます。

以上の目標は濃度に関する目標ですけれども、自動車からのNO<sub>x</sub>とPMの排出量についても目標を定めております。

まず、NO<sub>2</sub>の環境基準達成状況ですけれども、このグラフの一番上の数字が測定局の数を示しており、棒グラフの白やグレー、黒の部分がそれぞれの濃度範囲に何局あるかというのを示しております。白とグレーは環境基準達成局で、黒色のところが非達成の局です。平成21年度に2箇所が非達成だったんですけれども、それ以降、平成22年度から7年連続で全局で環境基準を達成しています。また、この0.04ppm未満の測定局の数につきましても徐々に増えていっております、府内全体で濃度が低減しているということがわかります。

次のスライドのこちらのグラフにつきましては、平成28年度の高濃度上位5局を抜き出しまして、それを平成21年度までさかのぼって濃度の経年変化を示しているものでございます。この点線の0.06ppmのところが環境基準値です。濃度は多少増減はしているんですけれども、全体的に減っていっているということがわかります。平成28年度の最高値は0.049ppmでした。

次のスライドはSPMの環境基準達成状況で、棒グラフの白の部分が達成局の数、グレーと黒の部分が非達成局の数です。平成23年度に80局で非達成、これは黄砂による影響で、平成25年度で2箇所、平成27年度で1箇所、これについては自動車からの影響というよりは光化学反応ということで、気象条件によって非達成だったということです。平成28年度につきましては全局で達成しております。

これも先ほどと同様に、平成28年度で高濃度の5局を抜き出したもので、こちらも増減をしているんですけれども、全体的に濃度は低減傾向にございます。

以上が環境基準の達成状況で、次のスライドからは平成27年度、平成28年度に国の中央環境審議会の自動車排出ガス総合対策小委員会で中間レビューを行いましたので、その結果についてご報告します。

レビューのポイントの1つ目は中間目標の達成状況と施策の進捗状況です。NO<sub>2</sub>につ

いては、平成27年度に東京都の1局で非達成だったんですけれども、これまでの総量削減による濃度改善効果は現れているという評価をしております。

また、S<sub>PM</sub>につきましては、平成27年度、これは先ほど説明しましたように、大阪府の1局で非達成だったんですけれども、非達成の主な要因は自動車発生源に起因するものではなく、総量削減施策の目標は達成しているものと評価されております。

これまでの排出削減の実績から推測すると、自動車NO<sub>x</sub>・PM法に基づく施策を継続することで全ての都府県、全国で8都府県ですけれども、それにおいて平成32年度のNO<sub>x</sub>・PMの排出量目標を達成可能という評価をしております。

次のスライドの(2)今後の取組について、排出量の削減はおおむね順調ですが、引き続きその排出量に影響する要因を把握しつつ、目標達成が確実に図られるよう、必要な措置を講じる必要があるという評価をしております。

続きまして、3つ目としまして、冒頭で説明しましたように、平成32年度目標の評価手法が確立されました。具体的には、常時監視測定局の測定に加えまして、数値計算、シミュレーションでの計算で濃度を算定するというもの、それと簡易測定などの測定、この3つを組み合わせて評価することに決まりました。

手順としましては、常時監視測定局は毎年度把握しておりまして、平成31年度に数値計算を国において実施します。ただし、この数値計算というのは精度には限界がありますので、平成32年度にシミュレーションで基準値を超過した場合に測定を実施します。それらの結果をもって、平成33年度で目標達成状況の評価を行うという流れになっております。なお、この中間レビューは今年の3月に公表されております。

資料1の説明は以上でございます。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

そうしましたら、ただいまの資料1について質問等がございましたら、よろしく願いいたします。何かございませんか。

私から。NO<sub>x</sub>・PM法で非常に順調に下がってきていると思うんですが、今後、中間レビューで、平成32年度ですか、これは全地域で満足しないといけないということになっていまして、国で数値計算を実施されるということですが、数値計算なので、当たるか当たらないかというのはなかなか難しいところがあって、それを担保するための測定みたいなことは大阪府で独自に実施するとか、そんなことは考えていないんですか。

【事務局】 測定については現時点においても、環境省から委託を受けまして簡易測定

というのをやっております。濃度が高いところについては、簡易測定で状況を把握しております。このシミュレーションの結果で、高いところについても環境省から委託を受けて測定することになりますので、それで判断しようと考えております。

【近藤部会長】 この中間レビューというのは国が主体でやると。自治体には国のほうで、ここが高そうだから測りなさいよというような形でやるんですか。

【事務局】 国から具体的な測定地点を指定されているということはないんですけれども、高いところでやるようにという指示があるので、地点は大阪府で選定しています。過去のシミュレーションの結果を踏まえて、ある程度どの辺が高いかというのはわかっていますので、その高いと思われる地点でこれまで測定をやってきています。

【内田委員】 よろしいでしょうか。

【近藤部会長】 はい。

【内田委員】 7ページの「国における中間レビュー」のポイント（1）の第2項ですけども、SPMに関して、超過しているのは1局のみ、自排局で、これについて「非達成の主な要因は自動車発生源に起因するものではなく」、そうだと思うんですけども、超えているのが自排局なのに、自動車発生源じゃないよというのは、間に説明が何かないと。

【事務局】 その検証に当たって、他の測定局、一般局も自排局も含めて濃度の状況を見ると、これは平成27年8月の中旬だったんですけども、府内の全局で濃度が高くなっていました。ただ、基準値を2日連続で超えたところがこの自排局1局だけだったということでした。

【内田委員】 何か移動発生源ではないようなベース的なものが上がっていて、プラス自動車のやつが乗ったから超えたということですか。

【事務局】 排出量の状況については、通常と変わっていないと思われるんですが、そのときは風があまりなくて、排出したものがほかに流れなかった、そこに滞留していたのが原因で濃度が高くなったと考えています。自動車に起因するものではなくというのは、自動車からの排出量も当然影響はしていますが、基準を超えるところまで濃度が高くなってしまったのは気象の影響であるという判断をしています。なので、ここでは自動車が主な要因ではなくというような言い方をしております。

【内田委員】 他の要因の部分について、もう少し何かわかるようなものはないんですか。

【事務局】 ここでは、資料は載せていないんですけども、中間レビューの中では光化学反応による2次生成が主要因として整理しております。

【内田委員】 SPMに関しては、1つ戻ってスライドの5のところで、平成23年にこれは中国からの黄砂の影響だという説明があって、かつてはスルーしているんですけど、さかのぼって考えていくと、あのときだけ黄砂がこんなにきつかったのかなという気もするんですけど。

【事務局】 実際この年はきつかったという気象庁の結果が出ていまして、大阪に限らず、黄砂の影響でSPMの状況が悪かったという結果になっています。

【内田委員】 それは黄砂だという裏づけは大丈夫ですか。

【事務局】 地上気象観測原簿というのを見まして、気象庁が出している気象データですけども、その中で高い日を解析していくと、明らかに黄砂が高かったと判明しておりますので、それは間違いないと考えています。

補足しますと、平成25年度、平成27年度につきましても、気象情報から風の状況がどうだったかを見たり、あと自動車が直接の原因ではないSO<sub>2</sub>という物質の濃度を見て、府内全体で上昇していましたので、おそらくこれは車だけが主要因ではなくて、大気汚染物質が滞留していたという判断をしたり、そういったいくつかの根拠資料から最終的に気象条件が主な原因という判断をしています。

【内田委員】 申し上げているのが、全般的な効果が上がっているのは明らかだと思うんですけども、NO<sub>x</sub>にしてもSPMにしても、実は影響ということで言うと、局所的にどこかにたまっていることによる影響というものも気をつけなければいけないことだと思うんですけども。だから、全体的な話だけじゃなくて、何かローカルな、あるいは時間限定的な話でも何かあったということ自体は、それなりに問題が生じているかもしれないということに気をつけていくべき何かのシグナルというふうな注意も持っておいたほうがいいのかなということでも伺っているんですけども。これはあったけれども全体的にオーケーよ、とはいえない部分の。あんまり言っても仕方ないですかね。

【事務局】 補足しますと、平成27年度の目標については、SPMについては2日連続で濃度が高い日があって非達成という状況になったんですけども、平成32年度の目標の評価に当たっては平成27年度とは考え方が違っておりまして、年間の2%除外値で判断するということになり、2日連続で高い日があって非達成という評価をしないということになりました。これは、自動車以外の影響が大きいだろうということで、そのように

評価をすることになりました。

S P Mについては、高濃度上位局を見ていただくと、一番高いのが一般局で、自排局と一般局との差がほとんどなくなってきたというのが現状です。後ほど説明しますが、排出量についてもP Mについては問題ないような状況になっています。なので、自動車だけで何かできるというところはもう限界に来ているのかなと感じています。

【内田委員】　　しかし、まさしく対策として自動車側に重点を置いたような、ばさっと網をかけるというような意味での対策との関連性で見ると、自動車でできることというのは本当はないと思うんですよね。こうやって追いかけていったときに、地点とかを見ていてというのは、でも、局所的には何か変なことがあるので、さらに次の手だてというのを、まだ具体的に何があるかわからないんですけれども、考えていくためのアラートとして何か書きとめておく必要はあるんじゃないかなということなんですけれども。

【事務局】　　そうですね、この中間レビューでも、要因を把握しつつというので、どんな原因で濃度が高くなっているのかも見て、目標達成に向けて措置を講じる必要があるというふうにレビューされていますので、そのあたり、場所、局所的なところについても見ていく必要があるかなと思っています。

【内田委員】　　ありがとうございました。

【飴野委員】　　よろしいですか。

【近藤部会長】　　どうぞ。

【飴野委員】　　今の点で、「自動車発生源に起因するものではなく」と言い切った形でなくできませんか。というのは、全く極端な話ですけれども、自然の真ただ中で人間が生活していなければ、あり得ないわけですよね。だから、空気の中で関係しているからということと、それと、先ほど内田先生もおっしゃっておられた、もしかしたら局所的なこともあるのであれば、先ほどご説明の中で選定箇所を、大阪府が高いと思われる地点でおっしゃっておられたんですけど、もしかしたら、普通に考えてここが高いかなと思っている以外でも考えられることは当然ありますよね。車以外のことも要因となると。そうしたら、ご提案なんですけど、100箇所と言っているところをもっと、今までには測定したことがないような、広げるというか、増やすということも、今後の局所的なことを測っていくことではできないのかなと。

【事務局】　　まず、100箇所のところですけども、これは常時監視測定局の数なんですけど、国が常時監視に関する事務処理基準を定めており、その中で測定局の数が設定さ

れていまして、地域を代表するところで測定することになっています。それが、府内の場合は100箇所ということで、それは継続してやっていく必要があると考えています。それ以外のところについては、平成24年度、また昨年度に、大阪府が府内全体やある路線を対象に数値計算、濃度シミュレーションをやって、どこが高いかというのをある程度目星をつけています。やみくもに簡易測定をやるというわけにはいかないのです、何かの指標から高いところを類推して、そこで測定していく必要があると考えています。その類推の仕方というのが、これまではシミュレーション結果や、交通渋滞の多いところでした。そこで測定をやって、ある程度どこが高いところかというのはわかってきており、その高かったところについても、継続的に測定しだんだん濃度が低減しているといった結果になっております。

**【飴野委員】** 渋滞の多い地点だけじゃなくて、気象とか、たまりやすい地形とか、気象の最悪の環境のところを他に組み入れて、これまでの交通量の多いところ以外も測ってみるということは次の段階として。

**【事務局】** やはり道路のないところよりも道路のそばのほうが濃度が高くなっておりまして、高架になっているところとかたまりやすいところは実際にございます。また、大型車の混入率が多いところなど。

**【飴野委員】** それができませんかという。そうすることによって、今までしてきたことの効果が上がっているということを確認することでもあるし、他の要因ということになりませんかという提案なんですけど。

**【事務局】** 今後も、国から委託を受けて簡易測定をやることになりましたけれども、そういうご提案のところで地点を選定してやっていきたいと考えています。

**【近藤部会長】** 他に何かございませんか。

私が一番初めに聞いていたのはまさしくそういった観点でして、結局は、測定位置の高さにしても、もっと低いところだと非常に多分濃度は高くなる可能性があるわけですよ。では、全部オーケーだというものの基準がなかなかよくわからないんですよ。高いところにつければ濃度は下がりますし、建物でも非常に閉鎖的な空間のところをちょっと避けてしまえば、濃度は下がりますし、閉鎖空間の中に取りついたら濃度は高いです。だから、私はどうもそこら辺の国の基準が非常に曖昧だとすごく感じているので、もし逆に大阪府が国と何か交渉することがあったら、そこら辺をぜひお伝えいただければと実は思っています。

【事務局】 わかりました。毎年度、環境省と、大阪府を含む8都府県との連絡協議会というのがございますので、その場でも話をして、どこで測るのか、そういう地点設定のことについても考えていきたいと思えます。

【近藤部会長】 他はよろしいでしょうか。

そうしましたら、少し、局所という問題は出ているんですけども、ここの説明のあった資料1については、何か修正すべき点はございますか。別に私としてはこれでいいような感じはいたしているんですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【内田委員】 全般的な進行管理の指標としてという話でいったら、この資料はそれで十分だと思います。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

そうしましたら、この資料1については修正なしということでお認めいただいたということで、次に進んでいきたいと思えます。

続いて、資料2「平成27年度における自動車排出窒素酸化物等の排出量の推計について」の資料について、ご説明をよろしくお願いします。

【事務局】 先ほどは平成28年度、昨年度の環境基準達成状況だったんですけども、平成28年度の自動車からの排出量については今年度算定する予定ですので、ここでは平成27年度、2年前の排出量の推計について説明いたします。

こちらのスライドは自動車から排出されるNO<sub>x</sub>の推移です。右端に平成27年度目標、平成32年度目標を載せており、平成24年度で既に平成27年度目標を達成しているという状況です。

また、乗用系、小型貨物系、大型貨物系ともに排出量は減少傾向にあります。ただ、まだ平成27年度の時点では平成32年度目標を達成していませんので、まだまだ削減する必要があるということです。

続きまして、PMの排出量ですけども、これについては平成27年度で既に平成32年度目標も達成しているということで、自動車から排出されるPMの量は十分に削減されているという状況でございます。

これらの排出量の算定方法の概要を説明しますと、まず暖機時（走行時）の自動車から排出される量と、冷機時、停まっている車、駐車場からの発進時などの排出量、この2つを足して全体の排出量としています。暖機時の排出量というのは、車種別の排出係数、こ

これは車の性能になるんですけども、その排出係数に走行量を掛けて出しています。この排出係数というのは速度と関係しておりまして、速度が遅いほど排出係数が大きくなる、排出量が大きくなるというものです。

排出係数というのは、1台の車が1km走行時に排出するNO<sub>x</sub>・PMの量ということで、スライドの一番左に車種を載せているんですが、8車種別に排出係数を算定しています。平成27年度の走行比率や8車種の車の性能を示す原単位式から、平成27年度の8車種別の排出係数を出しています。また、車両が重いほど排出ガスの量は増えますので、バスとかトラックなどについては積載率を加味して排出係数を算定しています。

次のスライドの左側はNO<sub>x</sub>の排出係数の推移を示しておりまして、バス、普通貨物車、小型貨物車、乗用車ともに、平成21年度から減少傾向にあります。右側が、1台あたりの普通貨物車、小型貨物車、乗用車の排出量を比較したもので、普通貨物車は乗用車の1.83倍の排出量、環境負荷が大きいということがわかります。

続きまして、PMの排出係数ですけども、これについても、バス、普通貨物車などは排出係数は減少傾向にあります。PMは、普通貨物車、大型トラックは乗用車の約5倍の環境負荷があるということです。

続きまして、排出量を算定するに当たって走行量を算定する必要がありますので、その説明をします。走行量は何台の自動車は何km走ったかということを示しておりまして、平成22年度に調査しました道路交通センサスの交通量を用いて、平成22年度から平成27年度までの交通量の伸び率を掛けて、さらにセンサスの区間別の道路の長さを掛け合わせまして走行量を算定しています。

走行量は、平成21年度からは4%減少ですけども、直近で見ますと、横ばい傾向で推移しており、平成26年度からは少し増加している状況です。

続きまして、旅行速度。これは車が時速何kmで走っているかを示しているものですけども、これは平成22年度のセンサスの道路の混雑度と実際の走っている車の速度の関係式から平成27年度の旅行速度を出しています。各路線区間ごとの時間混雑度から時間別の旅行速度を算定しています。

この結果は、平成27年度は平成21年度から7%上昇していますが、近年は横ばい傾向です。

旅行速度と排出係数の関係ですけども、旅行速度が遅いほど排出係数が大きくなります。排ガス量が増えるということになります。したがって、渋滞を解消するなどによって

速度を上げることで排出量の低減につながります。

ここからは参考資料で、最初のスライドが、大阪府の対策地域における自動車保有台数です。一番増えているのは軽乗用車で、全体として保有台数が増えています。

以降は経済活動の状況ですけれども、これについては説明を省略させていただきます。

説明は以上です。

【近藤部会長】      ありがとうございました。

そうしましたら、ただいまの資料2について何かご質問等がございましたら、よろしくお願いたします。

ささいなことですが、資料2のタイトルが自動車排出窒素酸化物等と、「等」と書いてあるから、これでPMが入っているということですか。

【事務局】          そうです。省略しております。

【近藤部会長】      わかりました。

何かございませんか。

【内田委員】        直接的な話じゃないんですけれども、スライド2のところで、平成27年度目標については達成されていて、平成32年度目標に向けてはまだそれなりに減らしていかなければあかんということなんですけれども、この減らす要素として、そもそもの経済活動とかが沈滞化して交通量自体が減ったら明らかに減るわけですよ。どこに重点を置いてというようなイメージでしょうか。速度の話とかいろいろ、要因については説明されていますけれども。

【事務局】        排出量が一番減るものとしましては、車の代替になります。排出係数を下げるのが一番効いてきます。ただ、環境負荷の大きい大型車を入れかえるとなると、事業者の皆さんにかなり負担もあることと思います。それと、車の入れかえを待つだけではなくて、やはり関係者が何らかの取り組みをしていく必要があります。エコドライブをやったり道路整備をやったりですね。一番効いてくるのは車の代替ですけれども、これらの取組も含めて、このまま継続して取り組んでいく必要があるかなと思っています。

【内田委員】        この辺の減り方の内訳みたいなものは何か出ないものですか。

【事務局】        次の資料3でそれぞれの対策がどれぐらい削減に効いているかというのを示しておりますので、そのときに説明させていただきます。

【内田委員】        ありがとうございます。

【近藤部会長】      他に何かございませんか。

【内田委員】 では、もう1つ。見通しとしては、代替がうまくいったら平成32年度目標というのは。

【事務局】 達成すると考えています。

【内田委員】 それがかなり大々的な代替ではなくて、通常の経済的な判断でいってもそろそろ置きかわってくるというようなものでいけそうという感じ。

【事務局】 はい、そう考えています。しかも、重量車については平成28年、昨年から新しい規制が始まっていますので、その前の規制が平成21年規制なんですけれども、そこから排出量はかなり減っている車になりますので、平成28年規制に置きかわることのでかなりの削減効果があるのではないかと考えています。

【近藤部会長】 私も同じようなことで、多分、大阪府は車の車齢の年次推移から見て、平成32年になったらどれぐらいになるかというのはある程度情報をお持ちなんじゃないんですか。

【事務局】 この計画は平成25年度につくったんですけれども、そのときに平成27年度目標、平成32年度目標の算定については、どれぐらいで置きかわるかというのも加味して排出量を算定しています。

【近藤部会長】 そうすると、それだけでも下がる、達成すると。

【事務局】 はい。

【近藤部会長】 さらに何か対策すれば、もっと下がるという。

【事務局】 もっと下がるということです。目標をぎりぎりに達成するのではなくて、確実に達成する必要がありますので、車の置きかえを待つんじゃなくて、できることはいろいろやっていく必要があると考えております。

【近藤部会長】 他に何かございませんか。

【飴野委員】 平成32年、3年先ですよ。そのときに大幅に変わるとは思わないんですけど、例えば、仮にですよ、共同配送とかそういった取り組みがもっと進んだときに、こういう議論がありますよね。必ずしも、共同配送が進んだことによって、逆に走行量も増えるという場合。そのぐらいでこの今の数値が大幅に変わるとは思いませんけれども、そういう要素、トラックが新しく代替するという面と共同配送による若干のデメリットとか、そういうことの考慮はどうなんだろうと。

【事務局】 今、共同配送は走行量を減らす良い取組だという位置づけでやっています。ただ、実際のところはどうか、そのケースによって、もしかしたら増えるかもし

れないということもあるのかもしれないんですけども。

【飴野委員】 方向としてはいいですよ。やっていく考え方としてはもちろん。だから、そういう意味での走行量が増えるというものと、それと、今の3年ぐらいで大幅に物流が変わるとは思わないんですが、だとしても、そういうトラックをいかに走らせないかという施策でやっていくべきで、反対という意味じゃないですけど、そこが、内田先生がおっしゃるように、どこに重点を持っていくかというのが、漠然と、ざっくりと総量でオーケーという話じゃなくて、大阪府としての指針がやっぱり要るのかなと思いました。

【事務局】 はい。

【内田委員】 だから、当面の進行の管理ということについてはオーケーで、次へ。

【飴野委員】 次ですよ。

【内田委員】 目標設定のときとかに対してという話になるんですけど。だから、次という話になってきたときに、トータルの量がどうのこうのじゃなくて、パーキャピタ (per capita) が適切かどうかとまた悩むところなんですけれども。少ないにこしたことはないのは少ないにこしたことはないわけですよ。

【事務局】 はい。

【内田委員】 ただ、必要なものというのがあるわけで。人の活動であったり、経済的な活動量とのバランスというような話の指標も何か次の段階では持ってこない、減らしていくという中で、技術的に減らすことが可能よというのをベースにして、もう一踏ん張り減らしましょうよという定め方のように見えるんですけども、それでずっといいののかというところは、次の段階としてはすごく気になる。ただ、当面の3年ぐらいに向けては、想定していたことがちゃんとできているかどうかという観点だけで今までの指標を見ていったら十分だとは思いますが。

【事務局】 これは実際に走行量が増えているのが気になっているところではありまして、今、配送の問題ですね、Amazonとかの。そういうことで、平成28年度の走行量はどうかとか、その辺が気になっています。

ただ、運送事業者につきましても、人手不足というということで、積載率を何とか上げようというような取組、労働環境改善という面からも取組をされていますので、状況を見ていく必要があるかなと考えています。

【飴野委員】 今後は、ここまでは目に見えるような形で減らしてきた。それで効果があるという、そういう基準で来ているけれども、これからの世の中はそうじゃないと思う

んですね。もっと質というところでいったとき。だから、大幅な数値だけじゃなくて。だから、先生のおっしゃるのはほんとうにごもっともで、どういう指針でいくのかということに持っていかないと、「数字だけ比べたら、同じような形で、効果はある、並行です」じゃなくて、違う評価を持っていかなきゃいけないんじゃないかと思うんです。

【内田委員】 右肩上がりの経済の逆で、増えそうなときに、増えないように努力しましょうという話はある意味簡単なんです。実際できるかどうかは別にして。ある程度下がり傾向が確認できているときに、ほんとうにその路線でいいのかと。環境負荷だけじゃなくて、もっと生活とのバランスという話にそろそろ入ってきているんじゃないかなという気がするんですけど。

【事務局】 そのあたり、最後に載せている、何かそういう今まで見ていない指標で見ていかないといけないということですから今後相談させていただきたいと思います。

【飴野委員】 長期的な、そういう視点が要るよと。

【事務局】 わかりました。ありがとうございます。

【近藤部会長】 多分、今の議論は次の資料3でも引き続いて議論していただければと思うんですが、まず、この資料2は現状推定ですから、こういう方法論で、こういうデータで見ていきましたよという見方をしていけばいいわけですよ。

いかがでしょうか。何か他のご意見があれば、お願いしたいんですが。よろしいでしょうか。

そうしたら、この資料2についても、ご説明いただいたもので、修正は特になしということに進めさせていただいてもよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【近藤部会長】 また後で振り返っていただいても結構かと思っておりますので、では、資料2はこれで終了させていただいて、次、資料3ということで、平成27年度における協議会構成機関の自動車環境対策の進捗状況についてということで、事務局から説明をよろしく願いいたします。

【事務局】 これについても、昨年度の取組状況は現在取りまとめ中でありまして、2年前、平成27年度の状況について説明させていただきます。

まず初めに、この計画に掲げている自動車環境対策としまして、自動車単体規制、流入車規制など、7つの柱で対策をやっております。ここで、先ほど排出量削減のときに説明しましたように、排出係数を削減すること、走行量を削減すること、旅行速度を上昇する

こと、この3つの観点から見ていくと、1、2、3の取り組みは排出係数に影響があります。5番、交通需要の調整、車の走行を減らすということですが、これは走行量削減です。6番については、交通流対策ということで、旅行速度の上昇に寄与するものです。これらの指標をもって、以降のページで削減量というのを出しています。最後のページに参考として載せているんですが、それぞれの対策による削減量をどういうふうに出しているかというのを説明します。

排出量というのは、先ほどの資料で申しましたように、排出係数と走行量を掛けて出しています。まず1から3、これは排出係数に寄与するものなので、平成21年度と平成27年度の排出係数の減少、ここから排出量の削減量を出しています。その際のパラメータである走行量、旅行速度は平成27年度で固定して、排出係数のみ平成21年度の場合、平成27年度の場合で排出量を出して、それらの排出量の差を削減量としています。5番、走行量については、これは排出係数と旅行速度は平成27年度で固定して、走行量を平成21年度と平成27年度の場合でそれぞれの排出量を出して、その差で削減量を出しています。6番は同じように、旅行速度を平成21年度と平成27年度の場合で排出量を出して、その削減量を出しています。

また資料は2ページに戻っていただきまして、具体的な取り組みですが、1番、自動車単体規制の推進につきまして、これは国で定めています新車に適用される排ガス規制のことで、近畿運輸局で点検整備の研修会をやったり、街頭検査をやったりというような取組をやっています。

2番目の車種規制。これは、NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域では、排ガス基準を満たさない車は車検は通らない、登録できないという規制でございまして、法に基づいてやっています。また、対策地域外から古い車、非適合車が流入するのを防ぐために、大阪府の条例で流入車規制をやっています。流入車規制の効果としまして、普通貨物車の流入車の非適合車の推移ということで、平成21年1月から流入車規制を開始しているんですが、平成19年度では非適合車が17%入ってきていたものが、平成27年度は0.7%まで減少しています。

これらによる削減量の効果ですが、まず左がNO<sub>x</sub>、右がPMの削減量を示しておりまして、下に行くほど削減量が多いというグラフとなっています。目標値は点線で、それより下回っていたらいい、下にグラフがあればいいということです。これを見ていただきますと、NO<sub>x</sub>・PMともに削減量の目標を既に大幅に超えている、かなり削減でき

ているという状況です。

また、対策効果の指標としまして、普通貨物車で新長期規制以上の割合、これは平成17年の排ガス規制ですけれども、この割合を平成27年度で49%に高めようという目標を設定しているんですが、実績としましては平成27年度で52%ということで、平成27年度の指標を達成しているといった状況でございます。

続きまして、エコカーの普及促進ですけれども、これは市町村の環境イベントなどでの展示・試乗会を9回開催しました。また、エコカーのトラックやバスなどの導入補助を近畿運輸局が行っています。

その下、4番目、エコドライブの推進につきましては、府や大阪市などの団体がエコドライブ講習会を実施したり、アイドリングストップの啓発を行ったりしています。

エコドライブについては削減量の算定はやっていないんですけれども、エコカーについて削減量を示したものが次のページです。これも、NO<sub>x</sub>・PMともに平成27年度の削減目標を達成しているという状況になっています。

対策効果の指標としまして、平成27年度に府内の5台に1台、20%をエコカーにするという目標、また、平成32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おりまして、平成27年度の実績としましては、28%、府内350万台のうち97万台がエコカーになっているという状況でございます。

続きまして、走行量を減らす取組、交通需要の調整・低減ですが、公共交通機関の利便性の向上ということで、新たな路線の整備を行ったり、バスの利便性の向上ということで、コミュニティバスを運行したりといった取組を行っています。また、マイカー、自家用自動車の使用を自粛するために、ノーマイカーデーの啓発などを市などで行っています。

これによる削減の効果量ですけれども、これもNO<sub>x</sub>・PMともに平成27年度目標を達成しているという状況です。

ここで、平成26年度から平成27年度にかけて削減量が減少しているんですけれども、これについては、削減量を毎年度積み上げていって算定しているというわけではなくて、先ほど説明しましたように、平成27年度と平成21年度との走行量の差で削減量を出しております。平成26年度から平成27年度にかけて走行量が増えているということと、算定に用いている排出係数が平成26年度から平成27年度でかなりよくなっているので、見方としては、削減効果量というのが目減りしているというようなことから、削減量が平成26年度よりも減ってしまっているという状況になっています。

対策効果の指標としましては、平成21年度の走行量から平成27年度で3%削減するという指標ですけれども、平成27年度実績としまして、4.1%の減少。平成27年度の指標を達成しているという状況でございます。

続いて、旅行速度を上げる取り組み、交通流対策ですけれども、高速道路の整備や市街地の渋滞を解消するためのバイパスの整備、また踏切による渋滞を解消するために連続立体交差事業などに取り組んでいます。また、即効性のある渋滞解消のための対策として、右左折レーンを整備しています。一番下のところは、阪神高速さんが取り組まれている内容で、環境ロードプライシング。大阪市内から5号湾岸線へ車を誘導するために、大型車の5号湾岸線の使用料金を割り引くことで、車の流れを湾岸線に迂回させようという取組でございます。

この効果が次のページで、これについても順調に削減量は増えていっているという状況でございます。

旅行速度の指標ですけれども、平成27年度が1.5km/h上昇という指標に対して、平成27年度実績は2.8km/h上昇ということで、平成27年度指標を達成しております。

続きまして、7番目、普及啓発活動としましては、これまで同様、メールマガジンやホームページを通じて情報発信などを行っております。

冒頭の資料1で高濃度と思われるところで簡易測定などを行っているという説明したんですけれども、それを次のページの計画の進行管理に示しています。二酸化窒素の高濃度予測地点での環境の状況把握ということで、平成27年度については大阪臨海線、府道29号線の石津西町交差点というところで交通量調査と濃度推計を行いました。また、簡易測定としまして、大阪中央環状線や臨海線、大阪高槻京都線、国道43号で簡易測定を7地点で行いました。

次のスライドが対策全体のNO<sub>x</sub>削減量のグラフを示しております。この黒の実践のところは全体の削減量を示しています。それ以外のところはそれぞれ、排出係数による削減効果、走行量の削減による効果、旅行速度の上昇による効果を示しております。全体の削減量に占める排出係数の削減による効果が大きいことがわかります。

続いてがPMの削減量。これにつきましても、全体の削減量に対して排出係数の削減による効果が大きくなっています。

説明は以上です。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

そうしましたら、ただいまの資料3について何かご質問等はございますか。

1点、スライド3の右側のPMの削減量の図ですが、これは平成27年度が140で、平成32年度130で、これでいいんですか。

【事務局】 ここは、グラフの下で補足しているんですけども、平成27年度から平成32年度にかけては、代替される車としましてエコカーの数が増えると考えておりまして、その効果が後ろのスライドのエコカーの削減量でカウントしていますので、見方としては平成27年度から平成32年度は減っているように見えるんですけども、この効果とエコカーの効果を足し合わせてみると、実際には削減量としては減っていることとなります。車の代替による効果をエコカーの効果と見るのか、エコカー以外の効果と見るのか、そこで切り分けていまして、こういうような見せ方になってしまいます。

【近藤部会長】 ダブルカウントを防ぐためにやっていると。

【事務局】 そうです。もっとざっくりとやるのであれば、1から3をまとめて出しておけば、そういったことはなくなるんですけども、ここではエコカー分とエコカー以外で分けてやっていますので、先ほどのようになっています。

【近藤部会長】 これは一般に公開なんですよ。

【事務局】 そうです。

【近藤部会長】 そうですよ。ちょっと難しいですよ。

【事務局】 あくまでこの削減量というのは、対策の効果を見るためにこういった指標を使って出した削減量というものと考えていただければと思っております。

【近藤部会長】 できたら、もう1本、線を引いていただいて、エコカーも含んだらもっと下がりますよというぐらいはしていただいていたほうがわかりやすいんじゃないですかね。二重カウントになるのがあれかもわからないんですが、その辺は少し考えていただけないですかね。

【事務局】 わかりました。この分とエコカーの分をあわせたもののグラフもつくってみます。修正させていただきます。

【近藤部会長】 何かございませんか。

【重光委員】 平成27年度までの目標数値、達成数値とかを見せていただいたんですけども、今、平成29年度ですよ。気になることが私は2つありまして、1つは、先ほどもお話に出ていました、通販が非常に増えているということですよ。荷物の量が、

運搬のための車ですよね。これは今すごく問題になっているんですけども、過去も何年前から、通販の物量は五、六年で倍になっているとか、そんな感じですけども、こういったものはあまり数的に押し上げの数字としては出てきていないということですね。これからもどんどん増えていくと思うんですけども、今後それはどういうふうに見てかれるのかということ。

それから、阪神高速の件ですけども、料金が、計算方式がすごく変わりましたね。これによって、そういったデータの積み上げというのはまだできていないかとは思いますが、ここで言う速度の問題、それから、交通のルートが、下を通る車が多くなって、この辺での渋滞であるとか、そういった影響というのはもう出てきているのかということ、何かそういったことは影響として今後考えられるということはあるのでしょうか。

**【事務局】** まず、1点目のほうですけども、物量ですが、説明は省略させていただいたんですけども、これは資料2の最後の経済活動の状況というところで傾向を見ておりました、これはまだ平成26年度が最終のデータですけども、このグラフの一番上のものが府内の全流動量を示しております、これについて、いつか大幅に減ったんですけども、また増えて、減ってとなっているので、これが平成27年度、平成28年度になるとどうなるかというのは注意して見ていく必要があると考えています。確かに宅配の再配達の問題とかいろいろありますので、ここは見ていかないといけないと考えています。

もう1点の阪神高速さんの料金の問題ですけども、これは阪神高速さんだけではなくて、NEXCO西日本、近畿圏の高速料金体系が変わりまして、この6月からだったと思うんですが、ある場所からある場所に行くのに、以前はルートによって料金が変わってしまっていた。この料金改定によって、同じところに行くのであれば同一料金にするというようになりましたので、おそらく以前は無理な走行をしていた、安くなるようなルートになっていたと思われるものが、今後は料金は一緒ですので、走行が分散されるのではないかと考えております。ただ、その結果についてはまだ来年度、再来年度以降にならないと状況はわからないと思いますが、そこは毎年交通量を見ておりますので、確認していきたいと思います。この協議会の中でNEXCO西日本さんとか阪神高速さんも協議会の構成委員になっておりますので、情報をもらいながら整理していきたいと思います。

**【重光委員】** 見通しとしてはマイナスにはならないという感じですかね、排ガスに関して。

**【事務局】** 走行量が減りますと排出量が減りますので、いい方向になると思います。

【飴野委員】 まだ先のことですが、今年2017年10月から、ヤマト運輸が茨木に新しく羽田のクロノゲートのような施設の関西版を稼働させますよね。ヤマト1社でどこまでどうなるのかということはありませんが、これまでと環境の変化があれば、物流の地図が変わっていくのかどうかを今後のこととして、見ていく必要があるのでは。

【事務局】 そうですね、この計画をつくるときは想定していなかったものもありますので、車の流れがどういうふうになっていくのか、交通量はどうなるのかというのを見ていかないといけないと思います。物流が効率化されて減る方向に行けばいいんですけども、無駄な走行が増えてしまうと、こちらの取組としてはマイナスになってしまうので。

【飴野委員】 第二名神の完成などで新しいインターが増え接続が変われば、先ほどの高速料金のことなど、料金の要・不要によっても選択されるルートに変化があるのかなのかなども絡めて。

【事務局】 そうですね。そのあたりは見ていきたいと思います。

【近藤部会長】 そういうのは大分時間遅れがあるものなんですか。例えば今の最新データだと平成26年ですよ。

【事務局】 この貨物流動量は国が出しているデータでして、時間がかかってしまっています。

【近藤部会長】 そうですか。何か速報値みたいなのが手に入らないか。なかなか難しいんですけど。

【事務局】 そうですね。確認します。

【近藤部会長】 大分タイムロスがあり過ぎという感じはするので、できたら。

【飴野委員】 先ほども最初のお話でもありましたけど、自動車のこのことだけで環境の基準をくぐっていけるような時代でもなくなるので、あらゆるいろんなことに網を張りながら見ていく必要があるのかなと。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 そうですね。

他に何かございませんか。

さっき議論も出ていたと思うんですが、自動車対策がすごく進んで、環境面はすごくよくなってきているので、環境面を犠牲にしたらというわけではないんですが、例えば利便性とかそういうようなところ、やはり総合的な考え方というのが次に必要になってくるんじゃないかなと。何でもかんでも下げたらいいというんじゃないで、どこで折り合いをつ

けていくかというようなことも少し必要になってきているのかなというのは思ったりもしますね。

【飴野委員】 全体を見るということ、部門ごとだけじゃない発想が要るのかなという。

【近藤部会長】 そうですね。他はいかがでしょうか。

【内田委員】 1つだけ。資料2の5のところでは乗用系、小型貨物系、大型貨物系という区分でやられていて、資料3に来ると今度は単体規制であるとかのときに車種別という話が出てこないんですけど、この辺はどういうことでしょうか。

【事務局】 単体規制、先ほど申しました平成28年規制というのは普通貨物、バスに対する規制とか、車種規制というのはトラック、バスとか、ディーゼルの乗用車に対する規制なので、全ての車種に対して適用されるものではないので、それがわかるように補足しておきます。

【内田委員】 それによって絞れるところは絞り切っちゃっているのかどうかというのがわかるようなまとめ方をしていただければ。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 他は何かございませんか。非常によくまとめていただいているんですが、スライドの12とか13とかを見ちゃうと、逆に3、4、5の施策がやらんでもいいんじゃないかという捉え方もされるので、そこはうまく、やはりこれも重要な政策なんですよということが少しわかるような形にさせていただかないと、何となくそんな雰囲気にはなってしまうというところですね。

【事務局】 わかりました。

【内田委員】 ただ、ここから先へ行こうと思ったら結局はそういうのがだんだん見えてくるとは思うんですけどね。

【近藤部会長】 そうですね。ここでひょっとしたら単体規制は打ちどめになってくるかもわかりませんから。

他は何かございませんか。じゃ、よろしいでしょうかね。

そうしたら、資料3については資料3の図だけ少し考えていただけないかなというのだけお願いして、あとはこのままでよろしいでしょうか。

【事務局】 あとは、先ほど内田先生が言われていた車種のところの説明の追加を。

【近藤部会長】 車種も、もし可能でしたら。

【事務局】 規制のところでは追記させていただきます。

【近藤部会長】 わかりました。車種と、図をもう少しわかりやすい形にさせていただくということにさせていただいて、これは事務局で反映させていただくということですのでよろしいでしょうか。

【事務局】 はい。それでは、部会長と相談させていただいて修正を。

【近藤部会長】 じゃ、私と事務局でその修正については相談させていただいて、私に一任させていただくということですのでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【近藤部会長】 ありがとうございます。

それでは、次、その他については、大阪府環境審議会答申への対応状況についてということで、また事務局から説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】 大阪府環境審議会というのは、このNO<sub>x</sub>・PM削減協議会とは別の組織になるんですけれども、昨年度、答申の前に環境審議会の流入車対策部会と本検討部会で合同開催ということで、取組などについて検討していただきましたので、今回その対応状況について報告させていただくというものでございます。

まず、3つの内容について意見をいただきました。効果的かつ効率的な流入車規制の推進ということと、中小事業者に対する取組支援、市町村との連携強化ということでございます。それぞれについて説明いたします。

まず、効果的かつ効率的な流入車規制の推進ということで、「非適合車ゼロ宣言」のスローガンを掲げた広報周知や、自家用自動車、白ナンバーの対策の強化と広報周知、近隣5府県での広報周知などと、4番目としましてステッカー制度などの事業者等の取組の見直しというものでございました。

対応状況といたしましては、大阪府生活環境の保全等に関する条例を改正しまして、ステッカー制度の廃止などの、役割を終えた義務を緩和いたしました。これは3月29日に施行しております。また、立入検査については、白ナンバーが主に出入りするような工場、工事現場等の立入検査をこの4月から実施しております。広報周知につきましては、そのスライドに載せております「非適合車ゼロ宣言」というチラシ、ポスターをつくりまして、関係団体、市町村などに配付しております。また、条例の改正内容についてラジオで周知いたしました。あと、白ナンバーを5台以上持っている事業者向けの法定講習ということで安全運転管理者等講習というのがあるんですけれども、まずは大阪府内の安全管理者講習で流入車規制の取組を周知しました。今後は近隣府県においてもチラシを配布する予

定でございます。

「非適合車ゼロ宣言」のチラシを見ていただきますと、表面で流入車規制の概要を載せておりまして、そのチラシの裏面で条例改正の内容を載せております。表面はインパクトのあるように、非適合車ゼロ宣言を強調したチラシとなっております。

続きまして、中小事業者に対する取組支援ということで、事業者の取組推進の拠点機能の整備をするということと、あとはセミナーを開催したり、事業者にメリットを付与したりといったことでエコドライブ・輸送効率化などの取組の促進、また、情報発信の強化という意見をいただきました。

対応状況としまして、環境に配慮した車の使い方に関する相談窓口「ECO交通推進センター」というのを交通環境課内に設置しました。また、セミナーについては、自動車関係団体、交通エコロジー・モビリティ財団主催の研修会において自動車環境対策について講演をしました。今後も、自動車関係団体と連携しまして、エコドライブに関するセミナーの開催を調整しているところで、今年度開催したいと考えております。その他、メリットにつきましては、保険料の割引や融資制度の設定について保険会社や銀行と調整中でございます。情報発信としまして、国やトラック協会などの補助金情報を収集してホームページやメールマガジンで発信しております。

続きまして、市町村との連携の強化ですけれども、第3次計画の対象地域を37市町から全市町村43市町村に広げ、府内全体で取り組むという意見をいただいたものです。これについては、計画のエリアを広げるのが目的ではなくて、6町村を含めた府内全市町村で取組を推進していくということが目的ですので、市町村や府などが何をやっていくのかを示していきたいと考えております。

対応状況としまして、まず計画について調査・審議する協議会の条例を改正しまして、協議会の委員に対策地域外の6町村長を位置づけ、体制を整備しました。これは3月29日に施行しております。

この内容は参考資料1、これが協議会の条例ですけれども、その（組織）第2条で「協議会は、委員55人以内で組織する」。これは、以前は49人だったんですけれども、6町村長を加えまして55人にしました。それと、第2条第2項の3「関係市町村の長」、これまでは37市町だったので、「関係市町の長」だったんですけれども、6町村を入れたということで「市町村」、村を追加しました。こういった条例改正をしまして体制の整備をしております。

また資料は戻っていただきまして、府内全市町村が普及啓発などを積極的に推進していくために、計画の対象地域を広げるのではなくて、協議会における自動車環境対策の推進方針というものを作成したいと考えております。

この推進方針の案が資料5でございます。「趣旨」の1段落目は答申の内容でございます。2段落目、考え方としましては、これまで第3次計画の対策地域となっていなかった6町村についても何らかの取組は行われていますので、府内全市町村が普及啓発を中心に自動車環境対策を積極的に推進して、平成32年度目標を確実に達成するため、この方針を定めることとしました。ここで具体的にどういった考え方のもとで何をやっていくのかというものを示しています。

推進方針が2番目で、3つ掲げています。1つ目が、第3次計画の目標達成を府内全域の課題と位置づけまして、全市町村が一体となって取り組んでいくということ。2つ目としましては、「非適合車ゼロ宣言」をスローガンに掲げまして流入車規制を推進すること。3つ目としましては、関係機関は連携を強化して、府は市町村への取組支援を拡充するといったものでございます。

具体的な取組内容が次の3番目で、まず1つ目が市町村の取組です。これは、市町村は府民に身近でありますので、それぞれの状況に応じて府民への普及啓発を中心に以下の1から6の取組を推進するとしています。この中で、対策地以外の6町村は法や条例の規制の対象外となっていますので、それを除いた取組を記載しております。あわせて、非適合車ゼロ宣言を掲げて流入車規制の広報に協力するといった内容でございます。

裏面の(2)府の取組につきましては、エコカーやエコドライブなど市町村が行う普及啓発の取組を支援するというものです。市町村にやってくださいねと言うだけではなくて、府はきちんと支援していきますというのを示しています。具体的な支援メニューとしましては、ポスター、チラシなどの普及啓発物の提供などを考えております。そこに記載しているとおりでございます。

3つ目につきましては、構成機関の取組としまして、協議会の構成機関は、市町村と連携・協力しながら、市町村の取組を推進していくということで、ここの構成機関というのは、別紙につけておりますように大阪府や府内市町村、対策地域の37市町と対策地域外の6町村、それと関係地方行政機関ということで近畿運輸局などの国の機関、関係道路管理者として阪神高速など、これらを構成機関としまして、協議会としてこの推進方針を策定して取組を進めていきたいと考えております。今後この推進方針の案につきましては、

協議会の幹事会や協議会の本体で審議して策定していきたいと考えています。

説明は以上です。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

そうしましたら、ただいまの説明について、何か質問等はございますか。

【内田委員】 主たる議題ではないということなので、あくまでも感想を述べさせていただくということをお願いしたいんですけども、資料5を拝見していると幾つか気になったことがあります。資料5のそもそもの表題とか、大阪府何とかかんとかになっていて、1の「趣旨」のところで、大阪府環境審議会の「大阪府における新たな取り組みについて」と。この大阪府というのは地理的概念のようにも思えるし、中間自治体としての大阪府のようにも読めるんですけども、下の2の「推進方針」を見ると、1つ目に「第3次計画の目標達成を府内全域の課題と位置づけ」、これは地理的概念としての府で、全市町村が一体となって取り組んでいく。となると、先ほどのところに戻って、中間自治体としての大阪府は一体どこにいるんやろうかというのが私自身はよく見えないんです。推進方針の3つ目のところで「関係機関は連携を強化し、府は市町村への取組支援を拡充する」。どうも関係する主体というのが大きく3タイプあって、関係機関というのと、中間自治体としての府というのと、基礎的自治体としての市町村という、この3タイプあるようにここでは見えるんですけども、別紙としてつけていただいているここで見ると、構成機関という形で一応フラットなような、でも、カテゴリー分けされているよねという中ですね。言いたいのは、前回のあの辺の話、資料4に書いてあるような話のときに議論したことが気になっていて、各市町村と府との役割の関係について、まだちゃんと資料で整理できていないんじゃないかなということなんですけれども。

それから、資料5に戻ると、特に気になるのは裏面、2ページ目のところでして、真ん中あたりから(2)として府の取組というのがあって、「府は、市町村が行う普及啓発の取組を支援する」。支援しかしないというような書き方になっていますよね。それに対して資料4では、これの裏側、上のほうに中小事業者に対する取組支援という話も書いてありますし。だから、府として市町村の支援、間接的な役割だけじゃなくて、前面に出てやっていくというような話があったように思うんですけども、それが資料5ではうかがえないなという感想を持ちます。

あと、資料5の2ページ目の一番下のほう、(3)構成機関の取組で「協議会の構成機関は、市町村と連携・協力しながら」という書き方になっているということは、構成機関

というのは市町村以外のものだという言葉遣いになっていると思うんですけども、別紙を見ると、構成機関の中に関係市町村も入っているとかですね。まだ相互の役割とかが未整理な状態にあるのかなと思うんです。

【事務局】 ありがとうございます。ご指摘の部分についてはわかりにくいところがありますので、修正しなければいけないなという、今、内田先生の意見を聞きながら思っています。

(3) のところの「構成機関は」というところで、これは構成機関は別紙につけていますけれども、市町村以外のところについてはということ。

【内田委員】 それについては、関係機関とかいうようなことを定義するしかないと思うんですよね。

【事務局】 そうですね、それがわかるように工夫したいと思います。

あと、府の取組のところで、資料4は中小事業者、ここでは市町村が行う取組の支援ということですけども、一般の府民に対しては市町村でやっていただきたいと考えておりまして、府が直接府民を対象とするのではなくて、府は事業者向けをやりたい。そのかわり、府民については市町村に頑張ってもらいたい。そのため、市町村の府民への普及啓発については支援しますというところを意識して記載しているんですけども、わかりにくいところもあるかなとは思いますが。

【内田委員】 そうしたら、資料の1の趣旨のところ、その辺の、ここに書いている内容というのはここにフォーカシングしているような内容だというのをもう少し強めて書いていただければなと思うんですけども。

【事務局】 はい。わかりました。

【近藤部会長】 他に何か。言葉の定義を少し明確に、そのあたり丁寧にお願いします。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 他に何かございませんか。

【内田委員】 もう1ついいですか。

【近藤部会長】 どうぞ、お願いします。

【内田委員】 このチラシ、いいんですけど、まだ作り直して配布されるという可能性はありますか。いや、在庫がある間は大丈夫です。

【事務局】 在庫が今あるので、当面はそのままでと思っています。

【内田委員】 表面は非常にいいと思うんです。ただ、裏だけを見ちゃうと、いろんな

義務がなくなりましただけが目立っていて、何にもしなくていいのというふうにも見えちゃうので。だから、緩和の部分が強くなり過ぎている感じがするんですね。その下のところで「大阪府は非適合車ゼロを目指します！」と書いているけど、目指す具体的な手だては一体何かというのがどこにも見えないんですよ。

【事務局】 流入車規制は引き続きやるということなんかは。

【内田委員】 いや、それが、規制というのがほんとうにきれいごとの規制だけで、例えば、それを担保するために立入的な話をやるとか、罰則として公表しますという、ないことはないわけですけども、その辺があんまり、今のこのレイアウト、文字の大きさからすると、ちょっと伝わってこなかったの、もう一工夫していただいたらと。

【事務局】 わかりました。

【飴野委員】 チラシの件、最後に終わってから言って帰ろうかなと思っていたんですけども、2箇所あって。

1点は先生と一緒に、やめましたみたいにとられてしまうんですね。我々は、前提としては続けると。クリアした分についてはという意味なので、そこが誤解にとられるので、もちろんクリアしていないのはだめに決まっているよということが伝わるどころが要ると、それと、ほんとうにもう1回、例えば、これ、字が小さいですよ、小さい注記の吹き出しの中とか。文字を減らしつつ、ぱっと見てわかる、印象づくビジュアルと、それと最低限入れなきゃいけないところが難しいんですけども。

それと、今日のところで、資料5に大阪府内全体で取り組めるよう進めていくべきであるという意見があったと冒頭に書いているように、ぱっと、大阪府、何なのかわからないんですね。だから、そのあたりも、これを含めてやっていくよということの姿勢がうかがえるようなデザインがいいのかなと思った次第です。引き続きやっていくんです、それによって煩わしくなっているところはやめたけれども、全然方針は変えていませんよ、まだやりますよというふうにしていただけたらと。

【近藤部会長】 確かにそのとおりですね。

【事務局】 これはデザイン委託をしてつくったんですけども、まだこのポスターとかチラシは在庫がございますので、在庫がはけてから。

【事務局】 条例改正があったということは前面に出て。今回、意味は、条例改正があったということで、制度が変わったということでもまずご理解いただきたいということが主流でありましたので、こういうレイアウトになっていますが、通年的というか、施策の目

的は、今、先生方がおっしゃったとおりでございますので、またいろいろな場面とか、ホームページ等々ではまたいろんな、全体的な周知はしていきたいと思っています。

【内田委員】 使われるときに、貼るのであれば常に両面を。条例改正という趣旨も必要でしょうから、常に両面が見えるような状態で貼るとか。

【事務局】 ありがとうございます。

【内田委員】 ホームページなんかでもそう表示していただければ。

【近藤部会長】 では、改定がある場合にはぜひ少しもう一度見直していただくということで。

【事務局】 わかりました。

【飴野委員】 こちらの面の流入車規制の概要の中に書いてある2行がありますよね。これをもっと強調したらいいわけですね。

【内田委員】 それと、下の2つが分かれているのも変だと思うんです。規制の継続というのと制度の終了は、継続するんだけど、役割を終えた部分についてはやめますよということなので。それが別の話であるかのように書かれていると、どうしても制度の終了というのが変な印象を与えそうなのが僕は心配なんですけど。

【飴野委員】 非適合車ゼロの宣言、これは続いているから、先生がおっしゃった今の小さいほうというか、この2つはあまり目立たなくていいんじゃないですか。だから、適用される方だけが知っていたらいいわけで、府民には別に、というようなやり方。

【内田委員】 その一方で、過重な負担は軽くしたんですよということをアピールしたいという趣旨の文なんですよね。

【事務局】 ステッカーも大変大きかったの。

【近藤部会長】 そこら辺はまたレイアウトを少し考えていただいて。ありがとうございます。そうしたら、このポスターは改定がある場合に検討いただくとして、資料5については少し見直していただくということでお願いします。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 この取扱はどうしましょうか。

【内田委員】 ただ、これはこの会の主たるタスクじゃないわけですね。

【事務局】 でも、ありがたいご意見でございます。

【近藤部会長】 少し改正されたら、また皆さんにお渡しするというので。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

そうしたら、これで議事は終わりなのですが、それ以外に何か事務局からございますか。

【事務局】 ございません。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

じゃ、皆様方から何かございますか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【近藤部会長】 では、議題がないようですので、本日の部会は終わらせていただきます。非常にたくさんの意見をいただきまして、ありがとうございます。

では、事務局にお返しします。よろしく申し上げます。

【司会】 委員の皆様方、どうも、本日はお忙しい中、かつ暑い中ご出席いただきまして、ありがとうございます。そしてまた、熱い議論をいただきまして、貴重な意見をいただきました。本当にありがとうございます。

冒頭に説明させていただきましたように、本日も議論いただきました内容につきましては策定協議会の幹事会に報告させていただきます。また、本日いただきましたご意見を踏まえまして、引き続き自動車環境施策を推進してまいります。今後個別にご意見等を頂戴することもあるかと思えます。委員の皆様、今後も引き続きご協力をいただきますようよろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

—— 了 ——