

令和元年 9月13日

【司会】 どうも、皆さん、ようこそお越しいただき、ありがとうございます。ちょっと定刻には早いですけども、皆さんおそろいになりましたので、ただ今から、令和元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させていただきます。

私は、本日の司会を務めさせていただきます環境保全課の舟橋と申します。どうぞよろしく願いいたします。

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されております。

それでは、本検討部会の開会に当たりまして、大阪府環境農林水産部環境管理室環境保全課長の堀川より一言ご挨拶申し上げます。

【堀川環境保全課長】 どうも、皆様、こんにちは。環境保全課長の堀川でございます。会議の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、本検討会にご参加いただき、ありがとうございます。また、日ごろから大阪府の環境行政にご支援、ご指導いただきまして、重ねてお礼申し上げます。

この検討部会は、昨年12月に委員の改選をさせていただきましたところ、近藤部会長には引き続きのご就任を、また、6名の委員の皆様には新たにご就任をお引き受けいただきまして、誠にありがとうございます。これから2年間、よろしく願いいたします。

さて、この部会でございますけれども、運営要領にございますように第3次自動車NO_x・PM総量削減計画の進行管理につきましてご検討いただくことを所掌事務としておりますが、この計画の目標は、対象地域全体において、常時監視の測定局だけでなく交差点なども含めて環境基準を達成することとしております。目標年が令和2年度でありまして、いよいよ来年度と迫っておりますが、大阪府の大気汚染の状況は着実に改善しております。測定局ではNO₂が9年連続、SPMが3年連続で達成しております。ただ一方で、NO₂につきましては、私どもの調査では濃度の高い交差点も依然残されているところも

あるということから、さらなる改善を目指しまして、我々自治体や国、道路管理者などが連携・協力いたしまして、流入車規制、エコカーの普及、あるいはエコドライブの普及といったような啓発活動に取り組んでいるところでございます。

委員の皆様方には幅広く忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げまして、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。

あと、私、府議会の関係で、申しわけございませんが、この後席を立たせていただきます。

【司会】 それでは、本日の議事に入ります前に、お手元の配付資料の確認をお願いしたいと思います。表紙は本会議の次第でございます。その次に配席図、出席者の方の名簿を用意させていただいております。次に、資料1ということで「平成30年度における大阪府内の大気環境の状況等について」というものが1つ。次に、資料2ということで、「平成29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」というものがございます。その次が資料3ということで、「平成29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」というものをご用意させていただいております。その後、参考資料としまして、3つ。1つが協議会の条例でございます。それをめくっていただきますと本検討部会の運営要領ということで、参考資料2ということでございます。その後、ちょっと分厚うございますけれども、参考資料3ということで、協議会構成機関の自動車NOx・PM総量削減施策の実施状況ということで、最初の資料のほうには概要を載せさせていただいておりますけれども、詳しいものをこちらのほうに用意させていただいております。過不足はございませんでしょうか。それでは、以上となります。

次は、会議に当たります前に、先ほど課長のほうからも申しましたように今回の検討部会というのは委員改選後の第1回目の部会ということでございます。7名の委員のうち近藤部会長を除く6名の委員の方に新たにご就任していただいておりますので、私のほうから各委員のご紹介をさせていただきます。

まず最初に、大阪大学の近藤先生でございます。近藤先生は大気汚染を専門とされておられまして、引き続き部会長に指名させていただいております。

【近藤部会長】 近藤です。よろしくお願いたします。

【司会】 次に、神戸大学の秋田先生でございます。都市交通、物流を専門とされておられます。秋田先生におかれましては、部会長代理ということで指名をさせていただいております。

【秋田委員】 秋田です。よろしくお願いいたします。

【司会】 次に、同志社大学の小谷委員でございます。行政法を専門とされておられます。【小谷委員】 小谷でございます。よろしくお願い申し上げます。

【司会】 次に、大阪商工会議所の近藤委員でございます。

【近藤（博）委員】 近藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 次に、大阪府生活協同組合連合会の中村委員でございます。

【中村委員】 中村でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 最後に、コスモ石油株式会社の宮下委員でございます。労働関係者の代表として、大阪連合からのご推薦でございます。

【宮下委員】 宮下と申します。よろしくお願いいたします。

【司会】 ありがとうございます。

なお、本会議では、ほかに同志社大学の青木先生も参加していただいておりますけれども、本日はご都合により欠席となっておりますので、よろしくお願いいたします。

それから、本日の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の幹事会に報告するという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、10月23日に開催予定しております幹事会へ事務局から報告させていただく予定でございます。また、あわせて大阪府のホームページでも公表させていただく予定でございます。

では、議事に移りたいと思いますので、近藤部会長、以後の議事の進行をよろしくお願いいたします。

【近藤部会長】 それでは、これから会議を進めていこうと思っています。本検討部会の審議が円滑に進みますよう、皆さん方のご協力をよろしくお願いいたします。

まず、議事（1）といたしまして、「大阪府自動車NOx・PM総量削減計画〔第3次〕の進行管理について」ですが、説明事項がたくさんありますので、事務局から順番に説明していただきたいと思います。

まず、資料1の「平成30年度における大阪府内の大気環境の状況等について」、事務局よりご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】 事務局の北川です。よろしくお願いいたします。

それでは、資料1についてご説明させていただきます。座って説明させていただきます。

まず初めに、自動車NOx・PM総量削減計画〔第3次〕の目標についてご説明いたし

ます。

目標につきましては2つございまして、濃度の目標、排出量の目標ですけれども、2つあります。まず、濃度の目標につきましては2つの段階がございまして、27年度、これはもう過ぎていますが、27年度までに大気環境基準を全ての監視測定局で継続的・安定的に達成すると。それから、次に、令和2年度、来年度でございまして、こちらは測定局だけでなく、対策地域全体で環境基準を達成するという目標が国の基本方針で掲げられております。

ここで、対策地域とは車が集中する都市部ということで、地図の網かけの部分になりますけれども、府域では6つの町村を除く地域が対象となっております。

それから、次に、2つ目の目標ですけれども、排出量の目標につきましては21年度を基準年度としまして、ご覧のように削減量としましては令和2年度までにNO_xでは約4割、PMでは約3割の削減を目標としております。

これらの目標の達成状況につきましては、今回の資料1では濃度に関する部分についてご説明をいたします。

まず、NO₂の環境基準の達成状況でございまして、グラフの縦軸が濃度ではなくて測定局の数を表しております。府内約100カ所ほど測定局がございまして、こちらで濃度の範囲によって色分けして示しております。

それで、まず、一番下の白色のところは0.04ppm未満の測定局の数。その上のグレーのところは0.04～0.06ppmの範囲内に入っている測定局の数。それから、21年度のみ見られるんですけれども、黒色の部分、2局ありますけれども、そちらが環境基準の上限値である0.06ppmを超える測定局の数となっております。ご覧のとおり22年度以降は黒色の部分がございまして、9年連続で測定局で環境基準を達成しているという状況でございまして。また、一番低い濃度の0.04ppm以下のところ、白色の部分ですけれども、こちらの測定局の数も徐々に増えていってございまして、改善してきている状況が分かるかと思っております。

それから、NO₂の今度は濃度の推移でございまして、濃度が高かった上位の5局と、それから測定局100カ所の全ての平均値について、経年変化を示しております。こちらの縦軸なんですけれども、環境基準と比較できる日平均値の年間98%値で表しておりますけれども、ご覧のとおり増減がございまして、傾向としては低減してきている状況でございまして。また、NO₂の特徴としましては、上位局は沿道に設置されて

いる自排局が多く、一般局、こちらは学校とか区役所とかに設置されることが多いんですけども、一般局との差が大きいという特徴がありまして、これは自動車の寄与が大きいためと考えられます。

次に、S P Mのほうですけれども、同様に環境基準の達成状況を示しています。ここで白色のところは達成した局、グレーと黒色のところが非達成局、達成していないところを表しております。直近では28年度以降、3年連続で全ての局で環境基準を達成しているんですけども、ただ、過去10年で見ますと23年度、こちらは強い黄砂の影響で広域的に80カ所で非達成となっております。それから、25年度の2カ所と27年度の1カ所で非達成となっておりまして、こちらは光化学反応により二次粒子が生成したことで非達成となっております。いずれも特殊な気象により一時的に高濃度になったものでございます。S P Mの評価基準に照らして2日連続で環境基準を超過した場合は非達成とするということになっておりますので、そういうことで非達成としたものでございます。

一方、S P Mの濃度のほうを見てみますと、こちらは日平均値の今回は2%除外値の推移になりますけれども、上位の5局と平均値は基準値よりも低い濃度レベルで推移しておりまして、自排局と一般局の濃度差も小さくて、自動車からの寄与が小さいことが言えるかと思えます。

ご参考までに、自排局における発生源寄与割合を推計したものでございますが、ご覧のようにNO₂では自動車の寄与が8割、これに対しPMでは2割未満と低くなっています。また、PMについては発生源が多岐にわたっておりまして、二次生成粒子の寄与が半分以上となっておりますので、こういったことからPMは自動車以外の影響が大きいと言えるかと思えます。

それでは、次に、令和2年度の目標に対する評価方法についてご説明します。

対策地域全体ということで、測定局のないところ全ての地点で評価するものになっているんですけども、どのように評価をするのかにつきましては現在国が検討しているところでございます。その概要としましては3つの手法を組み合わせるというところとしてございまして、1つ目は測定局の実測データ、これは当然必須なんですけれども、測定局のない地点については、2つ目に書いています数値計算ということで、これは排ガス拡散シミュレーションをして濃度を推計するというものでございます。それから、3つ目に簡易測定と書いてございますけれども、こちらは測定局のような連続測定ではなく、春、夏、秋、冬の各季節の1週間、ろ紙をつけたカプセルを設置して試料を捕集し、手分析で濃度

を測定するというもの。これらの3つの手法を組み合わせる評価ということが既に決まっています。

それで、一部詳細が決まっていない部分も残されているんですけども、スケジュールとしましては、令和元年、今年度になります。国において現在濃度計算ということでシミュレーションを実施しています。令和2年、来年度にシミュレーションの結果で判定基準値を超えた場合、これは環境基準値に相当するものですが、超えた地点につきまして簡易測定を、実測を行い、令和3年度に最終的な面的評価を行うということとなっています。

次から、ご参考までに大阪府で独自に実施しました調査をご紹介します。やり方が少し国と異なるんですけども、NO₂の簡易測定を平成24年度から実施しておりまして、また、28年度には濃度予測の将来シミュレーションを実施しております。簡易測定の地点につきましては、濃度予測で高かったところと交通渋滞発生箇所を考慮しまして、22の交差点を抽出して、毎年幾つかの地点で測定をしております。また、濃度予測の計算点につきましては、国道43号と中央環状線に濃度の高いところがあるので、その路線に絞って、信号のある交差点と、それから各交差点の間の中間点で濃度の予測を実施しております。

その濃度予測の結果ですが、全体で379地点計算点があるんですけども、濃度ランクで0.056~0.06ppmの高い濃度のところでは9地点。下の表にその9地点の場所として具体的な交差点を示していますけれども、例えば上から3つ目の長吉長原東交差点では、4つの角のうち3つの角で0.056ppmを超えているという予測結果となっております。

それから、次に、簡易測定の結果を示していますけれども、こちらは30年度に実施した交差点と今年度行うものも含めてピックアップしております。こちらの数値は98%値ではなくて年平均値ということになりますけれども、0.04ppmを超えている住之江公園前は濃度としては高いほうかなと思いますので、今後も簡易測定を実施するなど、注意して見ていく必要があるかなと思っています。

ご参考までに、測定地点の例として住之江公園前の交差点の情報を載せています。縦の南北を走る道路が府道29号線大阪臨海線で、直進する大型車とか南港へ往来する大型車がとて多くて渋滞が発生しやすい地点となっております。

資料1の説明は以上です。よろしく申し上げます。

【近藤部会長】 どうもありがとうございました。

では、ただいまの説明について何かご質問等がございましたら、ご自由によろしく願いたいと思います。どなたかいらっしゃらないですか。

では、私のほうから少し。スライドの5枚目ですかね。年の推移の……。

【事務局】 SPMの。

【近藤部会長】 はい。これは多分自動車とは関係ないんだと思うんですが、平成28、29、平成30と増えている傾向が見られるんですが、そういった何か原因があるんでしょうか。たまたまなのかもわからないですけど。

【事務局】 こちらは原因がわかっていないんですけども。

【近藤部会長】 これって、全国的に増えている傾向が見られるのか、それとも大阪府下でこうなっているのかって、そこら辺の情報とかわかっていますか。

【事務局】 平成28から30に関しましても基準値よりも十分低い濃度レベルで推移しているので、原因究明というところまでは行っておりません。今後、全国の状況なども見ながら上昇傾向にあるのかといったところを検証したいと思います。

【近藤部会長】 できたら全国の傾向を見ていただいたほうがいいのかとちょっと思います。

【事務局】 わかりました。

【近藤部会長】 あと、もう1個だけ。要は簡易測定されているんですが、やっぱり濃度というのは結構場所によってかなり変わる可能性があるんで、どこに設置するかによって結構変動すると思うんですよね。そこら辺についてのお考えというのはあるんでしょうか。何かクライテリアというか、基準というか、こういう考えで設置しますよという。

【事務局】 今、簡易測定している地点が幾つかあるんですけども、先生がおっしゃるように交差点ですと4つの角でやっているんですが、濃度がやはりかなり違う場合もございまして、経験値でこちらの濃度が高いなというのはわかっている場合はその地点にターゲットを絞って測ったりもしますが、わかっていないときは満遍なくということでもまず測定をさせていただいて、傾向を見ていくという形にしております。

【近藤部会長】 例えば高さ方向とかは決められているんですか。高さ何メートル。1.5とか。

【事務局】 はい。高さはマニュアル、最近、国のほうも簡易測定のガイドラインというのを策定されまして、高さ方向は3メートルの高さで行うという目安は決まっております。

す。それから、これまで道路端からの距離が10mまでだったんですけれども、物理的に難しい状況も踏まえて、今の基準は道路端から20mのところまでになっています。

【近藤部会長】 10mと20mではかなり違うような気がします、はい、わかりました。

ほか、何かございますでしょうか。

【秋田委員】 スライド7で、今後の評価手法については、国において検討中となっているのですが、ここでの数値計算シミュレーションの方法と、大阪府独自でされている今回の濃度予測の結果は、同じ方法で計算されているのでしょうか。

【事務局】 拡散計算につきましては、従前からあるNO_xマニュアルというものがあるんですけれども、それに準じて道路を線源としまして、そこからの拡散計算の方法は同じなんです。ただ、国のほうは、局所的な地形や建物の影響など高濃度要因をできるだけ見逃さないという視点で、拡散計算の計算値にある程度大きな値を加算する方法をとっております。そこが違う点です。

【秋田委員】 そうなりますと、今回、大阪府がされている濃度予測結果よりも、国でされる数値計算シミュレーション結果の方が、値が高く出る可能性はありますか。

【事務局】 今、国が示している計算手法で言いますとプラスアルファされます。具体的には、測定局の実測値と計算値の差があるんですけれども、その差の標準偏差をとりまして、その2σまでの値を年平均値に加えるというような操作をしますので、大阪府で出した値よりも高くなる可能性があります。

【秋田委員】 そうすると、今回、スライド9で9地点が示されていますが、これは国の予測でいくともっと増える可能性があると考えてよろしいでしょうか。

【事務局】 可能性はあるかと思いますが、これは28年度の結果でございまして、そこからどれだけ濃度が改善されているかという点もありますし、拡散計算に使うバックグラウンドデータが新たな情報でやりますので、単純にプラスアルファされるという訳ではないのかなとは思いますが。

【秋田委員】 あともう1点教えていただきたいのですが、国の評価方法について、簡易測定の結果の評価は、現在、検討中となっているわけですが、数値シミュレーションの結果と簡易測定の測定結果の2つを、どのような形で評価する方向で今検討しているのでしょうか。大阪府の将来予測でいけば、今回、9地点で基準値を超えていたが、簡易測定の結果から大丈夫だというような判断になるのだと思うのですが、そういう形で国も進め

ていかれるのでしょうか。

【事務局】 国は、まず今年度シミュレーションを行っているんですけども、シミュレーションで判定基準値が環境基準値を超えなければ簡易測定はしないということを言っていますので、まだそこら辺は国とこれから調整が必要かと思いますが、今のところはそういうスタンスで、そのためにシミュレーションで高い値を加算しているという考えです。国のほうは今のところそういう方針でやっております。

【秋田委員】 ありがとうございます。

【近藤部会長】 ほか、何かございませんでしょうか。

じゃ、あと、もう1個だけ。要は簡易測定というのは、国はこのパッシブな方法でしなさいというふうな指定されてくるわけですか。

【事務局】 はい。昨年度、これまでずっと検討されてきた簡易測定のガイドラインが固まりまして、この方法でやるということが決まっております。

【近藤部会長】 ほか、どうでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、一応この内容で特段何か修正が必要とかということはないということによろしいですかね。

(「はい」の声あり)

【近藤部会長】 では、どうもありがとうございました。

では、一応これはこのままお認めいただいて修正なしということにさせていただこうと思います。

では、続きまして、資料2ですね。「平成29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」、また事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、資料2につきまして、3次計画の目標の2つ目ということで、自動車からの排出量の推計結果につきまして、こちらは平成29年度のデータが最新のものとなりますけれども、ご説明をさせていただきます。

まず、NO_xの排出量の推移でございます。このグラフの黒色のところが大型貨物系、白色のところが小型貨物系、グレーのところが乗用系の排出量を示してございます。結果を見ますと、29年度の排出量は全体で21年度から34%の減少、前年度からも4.5%の減少と、順調に推移をしております。車種別では大型貨物系が28年度から5%の減少という形になっています。

この大型貨物につきましてさらに内訳を見ますと、こちらになるんですが、28年度比

で普通貨物車が7%と減少している一方で、特種（殊）車のほうが逆に2%の増加という形になっています。後ほどこの要因についてはご説明いたします。

次に、こちらはPMのほうですけれども、順調に排出量が下がっていきまして、26年度に令和2年度の目標を既に達成している状況でございます。

それから、こちらは排出量の車種別の割合をグラフにしたものですが、左のほうはNO_xについてですけれども、大型トラックなどの普通貨物車が55%、特種（殊）車が17%、貨物系で合わせて8割以上を占めております。一方、右のPMにつきましては乗用車の割合が34%と最も多い形になっていきまして、NO_xとは対照的となっております。

次に、こういった排出量をどうやって算定しているのかということで、算定方法につきまして、少し詳しく順番にご説明したいと思います。

まず、こちらは概要を示しているものですが、大きく暖機時と冷機時、2つの状態に分けて算定しています。暖機時というのは走行時のエンジンが温まった状態のときの、言わばメインの排出量になるものなんですけれども、排出量の算定では排出係数と旅行速度、走行量、この3つの要素から求めます。これに対しまして冷機時とは、長い時間エンジンが停止して冷えた状態から発進するときの排出量をいまして、冷機時の排出係数に保有台数から求める始動回数を掛けて算定しております。

メインの暖機時の排出係数の算定方法についてもう少し詳しく見ていきますと、こちらが8車種別に算定するフローチャートになります。

まず、赤字でナンバープレート調査と書いていますけれども、こちらは実際に通行している車両のナンバーを読み取りまして、車種別や重量別、排ガスの規制区分別などの走行比率を出すための調査でございます。ここで同じ車種でも規制区分や重量が異なると排ガスの原単位が異なるということで、こういう比率を出すものですが、それらの原単位と走行比率を加重平均して車種別の排出係数を出すということになります。

それで、ベースとなる排ガスの原単位のほうなんですけれども、規制区分別や重量別の車両を用いまして、一つ一つ走行試験を行いまして、速度を変えて排ガス測定をして求めますので、ちょっと長いんですけども速度対応原単位式群と書いていますが、複数のパターンの速度の関数式となっております。

こちらがナンバープレート調査の例としまして、普通貨物車の規制区分別の走行比率の推移になります。新車の排ガス基準というのは段階的に強化されてきているんですけど

も、グラフの右側の区分にいくほど新しい規制区分になるんですが、29年度は一番右側の21年～22年規制、いわゆるポスト新長期規制の車の割合が初めて最も多くなりました。ということで、着実に新車代替が進んでいることがわかると思います。

こちらがNOxの排出係数の経年推移でございますが、旅行速度40キロのときに固定して示しております。いずれの車種もご覧のとおり減少傾向となっているんですけれども、右側の棒グラフのほうを見ていただきますと、大型車と小型車の排出係数を比較したものです。乗用車を1とすると普通貨物車が200倍となっていて、排出量で見た場合は大型車の対策がいかに重要であるかということがわかります。

次に、こちらはPMのほうなんですけれども、同様に排出係数は順調に減少傾向になっていて、右側のグラフの車種別の比較では、大型車は小型車のこちらは4倍ということで、その差は先ほどのNOxほど大きくないことがわかっています。

続きまして、旅行速度の算定方法ですけども、詳細は省かせてもらいますが、グラフの横軸を見ていただきますと、時間混雑度という道路の混み具合を示す指標の関数になっていて、混雑度が0.5を超えると、道路が渋滞し始めたころだと思えるんですが、減少関数になり、旅行速度が下がっていくという形になっています。ここで混雑度を求めるときには大型車1台を乗用車2台でカウントしますので、こちらでも大型車の影響が大きく反映されることとなります。

結果ですけども、平均旅行速度の推移をお示ししていますが、このグラフでいきますと上のほうにいくほどよい状態ということで、速度が上昇するほどよいことを示しているんですけども、21年度からは4%の上昇となっておりますが、ただ、27から28にかけて少し減少しております、その後は横ばいとなっております。これは、後ほど説明いたしますが、ベースとなる交通量データの違により大型車が増加したことが影響しております。

こちらのグラフは排出係数と旅行速度の関係なんですけれども、速度が速いほうが排出係数が小さくなって、環境面ではよいということがわかります。

次に、走行量の算定方法に移りますけども、走行量というのは、ある区間の交通量の台数とその道路延長、キロメートルを掛け合わせたものになるので、単位が台・kmという形になります。

そのベースとなる交通量は、オレンジ色で書いていますが、国土交通省などが行う5年に1度の道路交通センサスのデータを利用してあります。この交通センサスデータという

のは、5年に1度なので27年度が現在最新のデータになりますので、今回29年度の推計が必要になるということで、その方法に関しては、道路に設置されている、センサーで台数を感知するようなトラフィックカウンターという機器が設置されているんですけども、いわゆるトラカンと言われるものですが、その台数のデータをもとに伸び率を推計して29年度の交通量の推計をしております。

こちらは走行量の結果でございますけれども、全体としては、29年度は21年度と比較して4%の減少、前年度からは1%ほどの減少ということになりました。年度によっては増減しながらですが、長期的には減少トレンドという形になっています。

それから、注釈に書いていますように、28年度の走行量からは平成27年度の最新の交通センサスデータを利用しております。

こちらは少し細かく車種別に見た走行量の推移になるんですけども、上から黄色のメーカーをしています。軽乗用、バス、軽貨物、特種（殊）車、この4車種については増加傾向となっており、少し懸念される場所ではあるんですけども、8車種全体で見ますと減少トレンドとなっておりますので、今後推移を見守っていきたいなと思っております。

それから、次に、こちらは道路交通センサスデータの違いによる走行量算定への影響を見たものでございます。

27年度の走行量なんですけれども、表の太い赤字で囲んだ部分ですが、もともと古い平成22年度の交通センサスを用いていて、このたび最新の27センサスで再計算して比較したものでございますが、8車種別では1%の増加、車種別では、赤字で書いている部分、バスとか普通貨物車、特種（殊）車といった大型車が5%以上の増加となっております。

それから、その後の推移としましては、平成27センサスデータで揃えて、同じ条件で27～29年度の走行量の推移を見てみますと、全体としては減少しているんですけども、軽貨物車と特種（殊）車は徐々に増加しているということがわかりました。

さらに、特種（殊）車につきまして種類別に、こちらは保有台数について調べたものでございますが、表の一番上にある冷蔵冷凍車が21年度以降、一貫して増え続けていることがわかります。

こういった特種（殊）車などが増加した要因としまして、参考までに2つのデータをお示ししていますが、上のグラフは宅配便の取り扱い個数の推移ということで、ご覧のとおり、昨今のインターネット通販の需要拡大を背景に右肩上がりとなっていて、いわゆ

るクール宅急便に使う冷蔵冷凍車や各家庭への個配用の軽貨物車が増加した一因になっているのではないかと考えられます。

また、下のグラフですけれども、外国人旅行者の数、いわゆるインバウンドが25年度以降急増しておりまして、バスの走行量の増加要因になっているものと考えられます。

以上で、資料2のまとめとしましては、NO_x・PMの排出量は順調に減少しており、その減少要因としましては、排出係数の大きい大型車の新車代替による排出係数減少効果が大きいと考えられます。

一方で、最近のインターネット通販などライフスタイルの変化を背景に、特種（殊）車やバス、軽貨物の走行量が増加し、懸念される場所ですけれども、走行量の増加よりも排出係数減少効果のほうが大きいため、トータルとして排出量は下がっており、目標の達成に支障は出ていないものと考えております。

以上でございます。

【近藤部会長】 ありがとうございました。

では、ただいまの説明についてご質問、ご意見がございましたらよろしくお願いたします。

1つだけ。スライド1の27の目標の、これは大型貨物車の数字が8,170になっているんですが、これは間違いじゃないですか。

【事務局】 訂正させていただきます。

【近藤部会長】 そうですね。

【事務局】 間違いだと思います。

【近藤部会長】 左より多いはずですよ。

【事務局】 明らかに。はい、そうです。わかりました。失礼しました。

【近藤部会長】 どなたか、何かございませんでしょうか。

【秋田委員】 貨物車の排出原単位についてですが、物流関連の貨物車にはそれぞれいろいろな種類があって、排出原単位がかなり異なっていると思うのですが、これはやはり、データの制約上、こういうざっくりとしたやり方では推計できないのでしょうか。

【事務局】 国が毎年原単位調査というものを行ってまして、貨物車については、ちょっと詳しく覚えていないんですけれども、重量別、規制年別など様々なケースで国がやっておるところですが、どこまで細かくできるかというところもありますので、国の調査結果をもとに作成したものになります。

【秋田委員】 といいますのは、最後のまとめのところで、結局のところ、今後、貨物車を減らす方向で考えられているのか、増やす方向で考えられているのかがちょっと見えにくいように感じます。経済が発展して貨物車が増えれば、大阪府にとってプラスの側面が生じると思うのですが、こうした相反する点は、排出係数の減少というか、大型車の新車代替でカバーしながら対応していくというような考え方にもとれるんですけども、どのように考えておられますでしょうか。

【事務局】 よく言われる経済と環境が同時に達成されることが一番よいことなんですけれども、景気が上向くと当然物流が増えて、走行量が増えることは間違いないと思うんですが、走行量につきましては、委員がおっしゃったように排出係数減少効果というものがかなり効いてきていますので、走行量の伸びをカバーするものだと思っています。そういう意味で、排出係数減少ということではいいですと、既に平成28年度規制の車も出始めておりまして、まだ1%程度だと思えるんですけども、そういった車がどんどんこれから増えていくことと、あと、やはりエコカーですね、EVトラックとかそういうものが出てくると、景気が上向いたとしても排出量は上がっていかないというふうに考えています。

【近藤部会長】 ほか、何かございませんでしょうか。

ちょっと教えていただきたいんですけど、要はセンサスで平成22年と平成27年度のデータがあるわけですね。そういった場合には、平成26年度までは平成22年度のデータを使って推計すると。だから、例えば平成27年度がある、22年度があるから、そこをどうするか、そこを何か補完するといった手法というのはやらないということではいいんですよね。

【事務局】 最終的に目標年度の令和2年がどうかというところが重要になってくると思いますので、それまでの間というのは一応推移は見ていく必要はあるんですけども、それほど厳密に、新しいデータが出たのでそちらで再計算し直すということまでは考えておりません。

【近藤部会長】 だから、多少そこで不連続的なことがあっても、それはいたし方ないということではいいんですよね。

【事務局】 委員がおっしゃるようにできるだけ同じ条件で推計するのがいいと思うんですけども、様々なデータを使っていく中で更新されるデータも途中でいろいろ出てきますので、その途中は推移を見ていくという視点で、厳密にはやらなくてもいいのかなと思っています。

【近藤部会長】 わかりました。

ほか、何かございませんでしょうか。

多分、次で出てくるんだと思うんですが、要は先ほど言われたような大型車が増えるということをどうやって。増えるけれども、排出係数を抑えるためにどのような政策を考えないといけないかということについては、その次のスライドで、次の説明で出てくるということですのでよろしいですね。

【事務局】 はい。

【近藤部会長】 わかりました。

ほか、何かございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、一応この説明に対しても、資料1のところの数字の値の修正だけをしていただいて、簡易な修正ですので、これについては私と事務局のほうでやりとりをして修正させていただくと、そういうことでよろしいでしょうか。それ以外はこれをお認めいただける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】 どうもありがとうございました。

そうしましたら、次に行きまして、それでは、次は資料3ですね。「平成29年度における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ます。

【事務局】 資料3につきまして、自動車の環境対策の進捗状況についてご説明をいたします。

まず最初に、主な対策を1番から7番に掲げております。各対策の内容については後ほどご説明させていただくんですが、これらの対策のNO_xやPMの削減効果につきまして、なかなか対策ごとには直接試算できないんですけれども、それぞれの対策を排出係数と走行量、旅行速度の3つの効果に分類しまして、例えば1番、2番、3番の単体規制であるとかエコカーの普及に関しては排出係数の減少につながるものですし、5番の交通需要の調整・低減につきましては走行量の減少の効果があるものですし、また、6番の交通流対策につきましては旅行速度の上昇の効果という形で分類した上で、効果を試算しております。

後ほど試算結果をお示ししたいと思うんですけれども、その前に7つの対策の取り組み状況につきまして、どのような取り組みを行っているかを順番にご紹介いたします。

まず、1番の単体規制ですけれども、こちらは新車に適用される排ガス規制でございますが、これまで順次強化されてきておりまして、右のグラフに示すとおり年々新しい規制の車の割合が増えてきております。最新では平成28年の規制、いわゆるポスト・ポスト新長期規制が開始されているんですけれども、そういった最新規制の適合車への転換促進を図るために、取り組みとしましては、購入補助金を出したり、それから、使用過程車の性能を維持するために整備事業者等に対して点検整備の法令研修を実施したりとか、それから、街頭検査で排ガス濃度を抜き打ちでチェックしたりということをやっております。

2番目の車種規制というのは、使用中の古いトラックやバスに適用されるものでございまして、対策地域内では排ガス基準を満たさないトラックやバスについては登録できない、いわゆる車検が通らないというシステムでございます。一方、対策地域以外では車種規制に適合しない車も登録できますので、それらの適合しない車が大阪府に入ってくるのを防ぐために、大阪府条例で流入車規制というのを独自にやっております。

その効果としまして、府内の非適合車の割合をグラフに示しているんですけれども、規制を開始する前は17%であったものが、29年度は0.5%と大幅に減ってきている状況でございます。

次のスライドなんですけれども、3番のエコカーの普及についてでございます。

大阪府では、ディーラーなどと組んで官民共働でサポートネットを立ち上げまして、エコカーの展示会や試乗会などを開催しております。それから、エコカーの魅力を伝えるリーフレットの作成とか、コンテストを実施したり、また、国がエコカーに対する補助金であったり、EVの充電器などの導入補助を行ったりしております。

4番目のエコドライブですけれども、こちらは実車を含めた講習会、セミナーを実施したり、エコドライブのメリットを伝えるリーフレットの作成、車に貼ってもらえるようなステッカーを配布したり、あるいはセミナーなどで、そこに写真を載せていますけれども、エコドライブ支援機器メーカーと連携しながら啓発に努めたりということを行っております。

参考までにエコカー普及に関してですけれども、大阪府ではエコカー普及戦略というのを策定しまして、令和2年度まで、来年度までに2台に1台、5割をエコカーにすることを目標に掲げております。

進捗としましては、右上のグラフになるんですけれども、29年度は軽自動車を含めると4割に達しているということですが、ただ、エコカーの中でも電気自動車とかPHV、

F C Vといったゼロエミッション車、Z E Vと呼んでいますが、このZ E Vの普及割合がわずか0.26%と低いのが課題となっています。

電気自動車につきましては、今年になって航続距離が500キロを超える国産E Vが登場したりしてしまっていて、また、最近では搭載している電池の容量がどんどん大きくなっていきますので、別の使い道として、災害時の非常用電源などでZ E Vを活用する事例も出てきておりまして、今後はこういった社会的活用もあわせて魅力を発信していければいいかなと思っています。

続きまして、5番目の交通需要の調整・低減。

これは走行量を減らす取り組みになるものですが、まず、公共交通機関の利便性の向上ということで、J Rおおさか東線が今年3月に全線開業しまして、新大阪から奈良までつながりましたので、便利になっております。また、鉄道とバスの円滑な接続という点では、バスのロケーションシステムの整備とか駅前広場の整備などが進められておりますし、そのほかにも自転車の専用道路の整備、最近では、各ポートのどこでも返却できるレンタサイクルも広がってきており、便利になってきております。

それから、貨物系の取り組みということで、そこに書いていますが物流総合効率化法の認定制度というのを挙げていますが、モーダルシフトや共同輸配送、物流拠点の集約など、民間の物流の効率化の取り組みに対しまして経費の補助など支援をしております。

参考データとしまして下にデータを2つ載せているんですけども、左側が重量ランク別の調査になりまして、12トンを超える大型トラックの割合が21年度と比べて6%程度増加しておりまして、長期的には大型化が進んでいるのではないかと示すデータとして載せています。

それから、右側の輸送機関別の貨物流動量の調査では、海運とか鉄道を利用するものが、自動車に比べて割合は低いものの、徐々に増加しておりまして、モーダルシフトを示す参考データとして載せています。

続きまして、6番目の交通流対策ですけども、こちらは旅行速度を上げる取り組みになりますが、都市部の通過交通量を分散させる高速道路の整備であったり、市街地の渋滞解消のためにバイパスの整備であったり、踏切をなくすための連続立体交差事業を行ったり、それから、交差点で右左折レーンの整備など、さまざまな取り組みを行っております。

それから、一番下の環境ロードプライシングの例としましては、国道43号の沿道環境を改善するために、阪神高速5号湾岸線の神戸方面から天保山までの区間について大型車

の利用料金を3割安く割り引く取り組みを行っております。

参考までに、ロードプライシングの効果につきまして、高速道路と一般道路の分担率をグラフにお示ししたものでございますが、ご覧のとおりロードプライシングを開始しました2001年11月以降、緑色の5号湾岸線の分担率が3割から5割程度に増えておりまして、一方、青色の43号線は減っております、5号湾岸線への迂回効果が見られております。

対策の最後になりますが、7番目の普及啓発活動につきまして、その内容ですけれども、先ほどの5号湾岸線への迂回を呼びかけたりとか、大阪府ではメルマガを発信したり、インターネットでさまざまな情報を発信しています。それから、民間事業者の取り組みを支援するおおさか交通エコチャレンジ推進運動なども展開しております。最近では、話題の再配達の防止などの呼びかけも積極的に行ったりしております。

対策の内容は以上ですが、次にこれらの対策の効果についてご説明します。

こちらの表にその結果を取りまとめているんですけれども、対策のそれぞれの効果というのは直接的には試算できないものなんです、排出係数、走行量、旅行速度、3つの効果に分類した上で試算をしております。

効果別の試算方法の考え方としましては、表の下のところに書いていますように、見たい効果の係数以外を平成29年度の係数に固定しまして、例えば走行量の効果を見たいときは、排出係数と旅行速度を固定して21と29年度の排出量を算定し、その差で求めております。全体の削減量というのは先ほど見ていただいた資料2のほうで算定していますので、各効果の削減量の合計が全体の削減量に合うように割り振る形で行っております。

それから、表の3番目のエコカーの普及推進というのは、排出係数の効果に分類しているものなんですけれども、先ほどのエコカー普及戦略に基づく試算方法をとって別途計算できますので、排出係数効果は2つにさらに分けまして、エコカーとエコカー以外に分類しております。

試算結果でございますけれども、まず、こちらはNO_xの全体の効果と対策別の効果の経年推移を1つのグラフにまとめたものです。下にいくほど削減量が多い、効果がプラスの方向を表しております。

一番下の太い黒い線で示したものが全体の効果の推移でございますけれども、点線の目標ラインを上回る良好なペースで推移をしております。ここで27から28にかけて削減量が減っておりますけれども、これはベースとなる交通センサスデータが異なることによ

るもので、一時的なものだったと考えております。

それから、効果別で比較しますと、下から2番目の青いグラフですけれども、排出係数減少効果のエコカー以外のものございまして、こちらは主に単体規制の効果を見たものですが、他の効果と比べて大きな削減量ということで、29年ですと全効果の4分の3を占める大きな効果となっています。

こちらはPMの結果ですけれども、順調に削減されていまして、全効果では26年度において既に令和2年度の目標削減量を上回っている状況でございます。

次に、効果別の状況につきまして順番にご覧いただきますと、まず、排出係数のエコカー以外の効果をピックアップ、クローズアップしたものですけれども、こちらは単体規制による効果によりまして、NOx、PMともに順調に減ってきておりまして、点線の効果別の目標ラインを上回って推移している状況でございます。

指標としては、下に書いていますけれども、普通貨物車の17年規制、いわゆる新長期規制以上の割合を用いていますが、年々着実に増えておりまして、新たな28年規制も始まっていますので、大型車の排出係数は今後もさらに減少していくものと期待されます。

次に、排出係数減少のエコカーのほうですけれども、対策指標を2台に1台をエコカーに、5割を目標にしておりますけれども、29年の実績は軽自動車も含めると4割となっております。削減量はこちらのグラフにありますように点線の目標ラインを上回って推移しております。しかし、ZEVがなかなか普及していない状況ですので、今後はもっとZEVの普及・拡大に期待するところでございます。

それから、走行量の減少効果になりますけれども、こちらはちょっと厳しい状況でございます。目標ラインに達していない状況でございます。原因としましては、特に平成27年から28年にかけて大きくマイナスの効果の方向に振れておりますけれども、要因としましては、ベースとなる交通センサスデータの違いで大型車が増加したことと、これに加えまして、昨今インターネット通販の拡大やインバウンドの増加による特種（殊）車やバスの増加の影響も、走行量の効果のみで見るときには大きく響いてきているのかなと思っております。

それから、最後に旅行速度の効果になりますけれども、先ほどの走行量と同様に厳しい状況でございます。大型車の増加の影響により旅行速度が低下し、特に27から28には上側のほうということで、マイナスの方向に振れております。ただ、削減効果がもともと小さいですので、全体への影響は小さいものと考えられます。

以上、対策と効果のまとめになりますけれども、対策につきましては関係機関がそれぞれの役割に基づいて連携・協力しながら実施しているところがございますが、その効果につきましては、7つの効果ごとには直接試算できるものではありませんけれども、排出係数と走行量、旅行速度の3つの効果に分類した上で試算しましたところ、単体規制等によるNOxの排出係数の減少効果が全効果の4分の3を占めており、効果が大きいという結果が得られています。

一方、走行量のみ削減効果を見た場合は、昨今の特種（殊）車やバスの増加により目標ラインに達していないという結果になりましたけれども、全効果に占める割合が小さいということもあり、目標達成には支障がないものと考えております。

以上でございます。

【近藤部会長】 ありがとうございます。

では、ただいまの説明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。

【中村委員】 単純な質問なんですけど、13ページにありますZEVというのは何かというのを教えていただきたいなと思います。

【事務局】 ゼロ・エミッション・ビークルの略でございます、いわゆる電動車で。電気自動車とか、あるいはFCV、燃料電池車ですね、それとあと、PHVということで、プラグイン・ハイブリット車、この3つをZEVと呼んでおります。

【近藤部会長】 ほか、何か。はい。

【小谷委員】 2ページのところの単体規制とともに車種規制の実施ということで、法律に基づくものと条例に基づくものがあると思うんですけど、条例に基づく規制の実施状況について、もう少し数字とかがあれば、効果というか、それがわかりやすいかなと思います。実際、立ち入り検査とか氏名の公表まで条例でできるようになっていると思うんですけども、そういった事例があるのかどうか、立ち入り検査をしている件数とかがありましたらお教えてください。

【事務局】 流入車規制のご質問だと思うんですけども、ここに示してあるグラフは先ほど言いましたナンバープレート調査ということで、実際に道路で走行比率を調べた結果でございますが、私ども大阪府職員が実際に大阪城の公園の駐車場であるとか、さまざまなイベント会場の駐車場なんかで車両検査を行っております。29年度は合計73回の立ち入り検査を行いまして、車両台数は6,672台検査をした結果、非適合車は0.8%

ということでした。ナンバープレート調査が0.5%ということですので、少し高目にはなるんですけども、0.8%という立ち入り検査の結果でございます。

【小谷委員】 その条例の文言とか忘れてしまったのですが、流入車規制の調査、契機というのは、独自に幾つかのイベントとか、あるいは場所とかをあらかじめそのときそのときで設定していらっしゃるんですか。ある程度ルール化されているんですか。

【司会】 我々は施設管理者とお呼びさせていただいているんですけども、発着ということでございますので、まずは道路で動いている車両をとめて検査するということはしておりません。例えば大阪城であるとか、インテックスであるとか、関空のバスターミナルであるとか、そういうところで施設管理者のご協力を得ながら、事前に日時だけをお伝えして調査をさせていただいています。

【小谷委員】 そうすると、ご協力いただきながらもある程度実態を把握できるような場所を的確にある程度ピックアップして、適切に規制をかけている状況であるという理解でよろしいですか。

【司会】 そうですね。我々はあくまでも行政で、罰則まではありますけれども、通常ですと大体立ち入りして、そういう車があればまず文書による指導を重ねていくということで、悪質なものであれば命令をかけるなり氏名公表という形で対処はさせていただいているところです。

【小谷委員】 なかなか流入車規制というのはやり方が難しいところかなと思うので、一方で、せっかく条例化しているので、やはり効果を出すためには的確に検査とか調査の端緒をとらまえないといけないのかなと思いますので。ちなみに氏名公表等の事例はここ最近はないということですか。

【司会】 昨年は2件か3件ございましたけれども、本年度はまだございません。

【小谷委員】 ありがとうございます。

【近藤部会長】 ほか、どうでしょうか。

【秋田委員】 資料2からの流れで考えますと、資料2では自動車のNO_x排出量には貨物車が非常に影響しているというようなニュアンスが伝わってくるのですが、資料3の取り組みのほうになってきますと、どちらかといえば乗用車に対する取り組みのほうメインになっているのかなというように見えてきます。もう少し貨物車についてどういう対策をされているかというようにところが見えるようにできないでしょうか。

【事務局】 エコカーの例などのように普及になりますとどうしても乗用車に偏ってし

まったりするんですが、物流の効率化という部分、交通需要の調整・低減というところでは、今回、物流総合効率化法の対象となるモーダルシフトの関係を入れさせていただいています。そのほかにも幾つかあると思うので、ちょっとピックアップしていきたいなとは思っております。

【秋田委員】 モーダルシフトという点で、輸送機関別に府域内の貨物流動量を載せていただいているのですが、海運、鉄道と貨物車の役割が全然違うと思います。例えば、鉄道または海運で貨物を運ぶとしたとしても、港湾または鉄道駅には貨物車で貨物を運ばなければなりません。長距離の輸送だとモーダルシフトの効果ははっきりわかるのですが、大阪府内を対象とした場合に、モーダルシフトがどれだけ影響するのかは定かではなく、果たしてモーダルシフトの促進を全面的に出していいのかなというところが引っかかりますが、いかがでしょうか。

【事務局】 委員ご指摘のとおり、府域で見たときはやはり効果は小さくなるのかなと。幹線道路ですとか、広域で移動する場合でしたらCO₂の削減量がそれなりにあるとは思っています。

【秋田委員】 それに関連して、スライド9で載せられている交通需要の調整・低減のところ、窒素酸化物の削減目標値が490とか610とかって結構大きな値が掲げられているのに対して、H21からH29までの削減量が非常に少ないというように捉えられ、この項目だけ極端に対策が進んでいないような感じがするのですが、そういった点はどのように考えられていますか。

【事務局】 この少なくなっている原因といいますのが、先ほど車種別で走行量の推移を見ていただきましたけれども、大型車が増えているということで、今まで排出量で見ると、走行量が増加した分は排出係数の減少効果で排出量としてはトータルでは下がっていたんですけども、今回この見ていただいている効果が走行量のみで見ていただいているということで、やはり大型車の増加が効いてきているのかなというふうに考えています。ただ、先ほども言いましたように排出量で評価しますので、こういう大型車が増えたとしても、今後さらに新車の規制であるとか、あと、エコカーの普及なんかを図っていきながら、トータルで排出量を下げていければいいかなというふうに考えています。

【秋田委員】 これは最後の取りまとめの対策と効果の取りまとめのところともかわってくると思うのですが、先の表で項目対策別に削減目標値が挙げられている中で、トータルでは下がっているとおっしゃられますが、個々の項目に対して目標値の達成というところ

ころは見ないようにするということですか。特に一番ひっかかるのは、最後のとりまとめのところで「割合は小さいため、目標の達成に向けて支障はない」というふうに言い切っているのかどうかということなのです。項目別に削減目標を掲げた以上、その達成を目指さなければいけないように思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】 今、評価しているのは排出量ということで、マクロ的な指標で、府域全体の排出量で今は評価しようとしているんですけども、そういう大きな方向性でいきますと、最終的にトータルで排出量が減少していくほうが望ましいと言えるのかもしれませんが。今後、令和2年度になりますとシミュレーションとか簡易測定でその地点の評価になってくるので、その地点ごとの議論になってきた場合に、果たして走行量として今のような、全体としては小さい削減量かもしれませんが、地点で見たときにどれだけ影響してくるのかという議論は今後やっていかないといけないのかなというふうには考えています。

【秋田委員】 いや、僕がひっかかるのは、項目別に削減目標として、490とか610とかの具体的な数値を挙げられているという中で、それらの達成はもういいんだという感じにとられかねないかなというふうにも思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】 目標を目指していくべきだとは思いますが。

【近藤部会長】 これは多分、昨年度も同じような議論があったような気がするんですね。おそらくこれは前提条件があって、排出係数を変えないというそういうのがあってですね。

【事務局】 はい、そうです。

【近藤部会長】 これはホームページに出ていくんですよね。

【事務局】 出ます。

【近藤部会長】 出ますよね。だから、非常に誤解を生んでしまうような表になる可能性があるというのが、前回、昨年度も何かそういう話があって、なかなか分かりづらいですねという話があったんですよね。多分、同じような話だと思うんですよね。だから、ここはかなり前提があって、要は台数だけで決めてしまって、排出係数が減っているとかいうのは無視してしまっているのだから、この値が実態かどうかというのはなかなか難しいところがあるので、少しこれは書きぶりを考えて、やはり達成できているんですよというニュアンスに持っていったほうが私にはいいように思うんです。多分これは排出係数が減っているのだから、実は結構減っているんです。

【事務局】 はい、そうです。

【近藤部会長】 こういう書き方にしちゃうと減らないんですけれども……。

【事務局】 そうです。排出係数を固定してしまうとどうしても走行量増加の分が効いてきますので。ただ、目安として設定したものでございまして、全体として我々は目標達成というのを考えていますので、そこら辺がきっちりと誤解のないようにちょっと工夫が必要かなと思います。

【近藤部会長】 うん。だから、もう少し丁寧に結論のところを書いて、これはこうだった前提でやっているからこうなっているんですよということで、例えば参考資料として排出量も込みにするとこれぐらい減っていることになっているんですよとかというの、そういった情報も入れてあげると少し誤解を生まないのではないかなと、そんな気は少しいたします。ちょっとそれは相談させていただきたいと思います。

【事務局】 はい、わかりました。

【近藤部会長】 それは、昨年度、私、いましたのでちょっとだけお聞きしたい点がありまして。1つは、2ページ目のところにステッカー制度を終了されましたよね。これに対して何かマイナスの影響とかそういうのは出てきている、そんなことはないんでしょうか。

【司会】 ステッカー制度というのは、ステッカー表示義務だけではなくて荷主さんの義務があって、適合車の使用してくださいという中でやってきたものなんですけれども、ただ、今の立ち入り検査の結果などを見てみますと、やはり平成28年度末にいろいろ条例改正において検討させていただいたんですけれども、緑ナンバー、いわゆる運輸部門ですね、これらについてもほとんど問題なかったと。違反車両が多かったのはバスと白ナンバーのトラックだったということでございまして、今見ていただいたように数字が年々着実に割合は減ってきているということでございまして、ステッカー制度そのものをやめたからといって要はリバウンドがあったというようなことは考えておりません。

【近藤部会長】 わかりました。

あともう1つは、自動車NO_x規制法で、資料の1枚目の大阪府の地図で白抜きの市町村に対しても協力でしたでしょうか、何かをお願いするというようなことが決められていたと思うんですが、それに対する効果みたいなものは何か情報としてはないんでしょうか。

【司会】 昨年度、37市町村だけではなくて、先ほど言いました考え方をいろいろと変えていく中で、43市町村全部にNO_x・PMの協議会の委員になっていただいているということで、いろいろな指針等を定めてやらせていただいているんですけれども、じゃ、ど

うなったの？ というところで、もともとがきれいなところでもありますし、ただ、排出ガスをとって全域と37ということによってありますから、ちょっとお時間をいただければどれぐらいの差が出たということは29年度については言えるかと思います。ただ、30年からやっていますので、その辺のもし効果を見ようとすると、もう少しお時間をいただくような形になるかと思います。

【近藤部会長】 わかりました。

ほか、何かございませんでしょうか。

【秋田委員】 あと1点、お願いがあるのですが、バスとか宅配便の貨物が今回増えたというのが排出量に影響しているということを資料で主張されているのですが、それに対してどう考えるのかというところがないような感じがするんですね。いわゆるこうした増加している宅配便の貨物に対して今後検討すべきなのか、すべきでないのかというところが資料の中で感じられなくて、そういうところを付け加えられないかと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】 先ほどの議論と重なる部分があると思うんですけども、そういう大型車の走行量が増えても排出量全体として今の目標達成には支障ないと考えておりますので、その辺をちょっと工夫した形の資料にしたいと思います。

【近藤部会長】 それ以外、ほか、何かございませんでしょうか。

(「なし」の声あり)

【近藤部会長】 そうしましたら、やはり走行量減少の効果のところのまとめ方なり、あるいは最後のまとめの文章とか、少し考えていただけたらなと私も思いますので、私と事務局のほうで調整させていただいて、一般の市民の方にあまり誤解を生まないような形にさせていただければと思うんですが、それでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【近藤部会長】 では、そのようにさせていただこうと思います。

一応以上で説明は終わりなんですが、そのほか、事務局のほうから何かありますでしょうか。

【事務局】 特にございません。

【近藤部会長】 では、委員の皆様方のほうから何かございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【近藤部会長】 では、特段何もないようですので、本日の検討部会はこれで終わらせていただきたいと思います。本日は、貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。ありがとうございました。

それでは、事務局にお返しいたします。

【司会】 どうもありがとうございました。委員の皆様、本日、お忙しい中、ご出席賜りましてありがとうございます。

いろいろな意見を賜りましたので、また部会長である近藤先生と一緒に修正等を考えさせていただきまして、引き続き幹事会のほうへご報告をさせていただくというような形で対応させていただきたいと思いますので、どうぞ委員の皆様、今後とも引き続きご協力賜りますようよろしくお願いいたします。

これで閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —