

令和2年度大阪府自動車NOX・PM総量削減計画 進行管理検討部会 書面開催結果(令和2年8月7日開催)

議事区分	委員意見	府見解
<p>■議事資料1 令和元年度における大阪府内の大気環境の状況等について</p>	<p>NO2濃度については、府が実施している簡易測定結果から環境基準値と比較しうる年間98%値を推定できないと、国の数値計算値と比較できませんが、どのように考えるのでしょうか。</p>	<p>NO2濃度の年間98%値の推計は、各季節の簡易測定結果から算出した年平均値を大阪府内全域の自排局の過去13年間(平成18年度から平成30年度)のNO2の年平均値と日平均値の年間98%値の相関式(一次関数又は累乗関数)で補正することにより算出しています。 今年度(令和2年度)の府の簡易測定の年平均値が確定した後、国の令和2年度における数値計算値と比較検討したいと思います。</p>
<p>■議事資料2 平成30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</p>	<p>H29年度からH30年度にかけて大型貨物系から排出量、特にNOxの排出量の減少が大きくなっていますが、その理由は何でしょうか。</p> <p>推計結果では、小型・大型貨物系の年間走行量の増加が予測されています。また近年、貨物車を対象とした「大型車誘導区間」「重要物流道路制度」「特殊車両通行許可不要制度」などの運用が開始されてきています。こうした中で、今後、貨物車を誘導する道路における大気環境の状況把握は、必要不可欠であるものと考えます。常時監視測定局、並びに、簡易測定の測定などを継続的に行う一方で、貨物車の走行という観点からみた測定場所の検討を、あらためて行う必要があると思います。</p>	<p>環境省のナンバープレート調査結果では、H29年度からH30年度にかけて普通貨物車等における規制区分別構成比率においてH28年度重量規制車が初めて一定割合を占めるなど新車代替による排出係数の減少効果が以前よりも大きく、このためNOX排出量の減少がより大きくなったと考えられます。</p> <p>大阪府が実施している簡易測定の地点については、平成28年度に大阪府が実施した濃度数値計算結果や交通渋滞発生個所をもとに選定し、その中から3地点程度を毎年測定しています。 ご指摘の貨物車誘導道路に関しては、今後、現在の簡易測定地点との位置関係を確認するとともに、今後の物流事情の変化にも留意して簡易測定地点の選定の検討や測定結果の検証を行っていきたいと考えています。</p>
<p>■議事資料3 平成30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</p>	<p>近年、環境教育に関する実施があまり行われていないように感じますが、何か問題があるのでしょうか(参考資料4の31ページ)。</p>	<p>大阪府においては「大阪エコカー協働普及サポートネット」を設立し、市町村主催の環境イベントなどへ構成員の一員である自動車ディーラー等と連携して、年10件程度のエコカー展示会や試乗会を実施しています。 今後とも府民にエコカーの良さを実感してもらえる体験型のイベントや関西広域連合等と連携した普及啓発を実施してまいります。</p>
<p>■議事資料4 交差点近傍等における二酸化窒素濃度の把握について</p>	<p>(再掲)NO2濃度については、府が実施している簡易測定結果から環境基準値と比較しうる年間98%値を推定できないと、国の数値計算値と比較できませんが、どのように考えるのでしょうか。</p>	<p>NO2濃度の年間98%値の推計は、各季節の簡易測定結果から算出した年平均値を大阪府内全域の自排局の過去13年間(平成18年度から平成30年度)のNO2の年平均値と日平均値の年間98%値の相関式(一次関数又は累乗関数)で補正することにより算出しています。 今年度の府の簡易測定の年平均値が確定した後、国の令和2年度における数値計算値と比較検討したいと思います。</p>
<p>■議事資料5 エコカー普及に向けた2030年度目標の設定等について</p>	<p>ZEV普及に向けて、大阪府として導入補助制度を考えているのでしょうか。 2030年に、ZEV販売台数を90%以上目標としていますが、2020年(今年度)からのロードマップが見えません。おそらくスマートシティ、カーシェアリングなど、従来の自動車の利用方法をシフトしていく必要があるのではないかと考えます。</p> <p>MaaSやカーシェアによるサービスが充実すると、各個人で自動車を保有するという現在の形態が減少し、総保有台数も減少するのではないかと推測します。このため、ここでの目標値は、最も厳しい条件を想定して設定したものであるとして、今後、取り扱われると考えてよろしいのでしょうか？</p>	<p>大阪府としてZEV導入補助制度は現時点では考えておりません。ZEV普及に向けて、国の補助金や税制優遇に関する最新情報を分かりやすく発信するとともに、自動車ディーラー、カーシェアリング事業者等とも連携し、ZEVの環境性能に加え、災害時にも活躍する蓄電・給電機能などの付加価値を積極的にPRしてまいりたいと考えています。また、府公用車についてもZEVを優先導入し、初期需要の創出を図ります。</p> <p>ここでの目標値は、他の要因を除いて、エコカーの普及のみに着目して設定したものです。そのため、MaaSやカーシェアによるサービスの充実、その結果として起こり得る総保有台数の減少については定量的把握が困難であるため考慮していませんが、ご指摘のとおり考慮した場合と比べ厳しい条件となります。 脱炭素社会を実現するためには、エコカーの普及促進の取組に加え、MaaSや自動運転技術等の新たなモビリティサービスの導入促進、公共交通の利用促進、貨物輸送の効率化などの様々な取組を合わせて推進する必要があると考えています。</p>

	<p>現行「大阪エコカー普及戦略」の2020年度目標について、</p> <p>①保有台数に占めるエコカーの割合はあまり伸びていないように思うが、その原因は。</p> <p>②ハイブリッド車が目標を大きく上回る一方、ZEVは伸び悩んでいる原因は何か。</p>	<p>①保有台数に占めるエコカーの割合は直近数年間において年率3～4%で順調に増加し、2020年度の目標を達成する見込みとなっておりますが、ご指摘のとおりZEVは伸び悩んでいる状況です。</p> <p>② ZEVの普及が伸び悩んでいる原因については、購入価格が高く、1充電当たりの走行距離が短い、充電スタンドの設置数が少ないなどが考えられます。</p> <p>一方、EVに関しては世界シェアが拡大傾向にあり、日本においても量産型EVの発売予定が相次いでいることや、MaaSや自動運転においてEVは親和性が高いことから長期的には普及ポテンシャルは高いと考えられますが、当面は官民一体となって初期需要の創出を図ってまいりたいと考えております。</p>
<p>■その他 新型コロナウイルス感染症の影響について</p>	<p>令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の影響があり</p> <p>1) 宅配便の増加</p> <p>2) 公共交通利用から乗用車利用への転移</p> <p>3) テレワークによる通勤の減少や休校による通学の減少</p> <p>など道路交通の通行量の変動要因があると考えられますが、その点について、本年度の簡易測定や排出量の推計についてはどのように反映される予定なのでしょうか。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症が物流に与える影響は大きいものと考えております。ご指摘の宅配便については民間物流業者の月次データによると緊急事態宣言中(4月、5月)には顕著な増加が見られています。</p> <p>今後、令和2年度における簡易測定やNOX排出量推計について、年間データが揃った段階で前年度と比較をするとともに、全国的に同様の状況であることから今後の国の議論も参考に検証してまいります。</p> <p>なお、簡易測定に関しては、過去NOX濃度が高い地点については引き続き令和2年度以降も推移をみていく必要があると考えています。</p>