

**令和3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 幹事会 議事概要**

1. 日 時：令和3年12月22日（水）14時00分～16時00分

2. 場 所：WEB会議オンラインシステムによる開催

3. 議 題：

（1）大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画策定協議会 総量削減計画進行管理部
会報告について【資料1】

（2）大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画〔第3次〕の進行管理について
【資料2～4】

（3）大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画〔第3次〕の評価（案）について
【資料5】

4. 議事要旨

（1）総量削減計画進行管理検討部会の報告について（資料1）

- ・事務局から総量削減進行管理検討部会を11月22日に開催した旨の報告を行い、下記の資料2から資料5の説明の中で、本部会でいただいた委員の意見及び府の回答内容について適宜報告した。

（2）大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画〔第3次〕の進行管理について

<事務局説明の概要>

（資料2）

- ・第3次総量削減計画における令和2年度目標は次のとおり。
 - 目標①：対策地域全体で大気環境基準を達成すること
 - 目標②：自動車からのNO_x排出量を11,220トン、PM排出量を670トンに削減することなお、目標①の評価については、現在、国の中央環境審議会において議論が進められており、府域では達成の見込み。
- ・NO₂は平成22年度から11年連続、SPMは平成28年度から5年連続で全局達成。上位局の濃度は減少傾向。
- ・府独自に実施したNO₂簡易測定について、近年は比較的濃度の高い3交差点を重点的に実施し、直近2年の年間98%換算値は環境基準値を下回った。

（資料3）

- ・NO_x排出量は8,600t〔目標11,220t〕。平成21年度(基準年度)と比べ53%減。
- ・PM排出量は450t〔目標670t〕。基準年度と比べ51%減。
- ・年間走行量は25,370百万台キロ〔指標27,560百万台キロ〕。基準年度と比べ11%減。

（資料4）

- ・各対策については関係機関が各役割に基づき、連携・協力しながら推進しており、排出量の削減

は全体として順調に推移。

- ・平成 21 年度から令和 2 年度までの各対策の削減効果量を試算し、当初算定した削減見込量(目安値)と比較し評価。
- ・単体規制・車種規制等の効果
削減効果量は NOx6,700t、PM340t。削減見込量(NOx3,550t、PM130t)を十分上回って達成した。
- ・エコカーの普及促進の効果
削減効果量は NOx2,250t、PM71t。削減見込量(NOx2,540t、PM77t)を下回った。この要因として ZEV 普及台数が当初想定を下回ったことが考えられる。
- ・交通需要の調整・低減の効果
削減効果量は NOx380t、PM48t。削減見込量(NOx610t、PM28t)と比較し、PM は上回ったが、NOx は排出係数の大きい車種の走行量増加の影響により下回った。
- ・交通流対策の効果
削減効果量は NOx200t、PM 2 t。削減見込量(NOx200t、PM 6 t)と比較し、NOx は目安値付近で推移し PM は下回った。
- ・対策全体の効果
NOx 及び PM の削減効果量は削減見込量を十分に上回って達成した。

<事務局への幹事意見要旨>

【幹事】

- ・資料 3 の年間走行量の算定について、道路交通センサスは車種を 4 種類に分けて調査していると認識しているが、どのように 8 種類に区分したのか。

【事務局】

- ・平成 9 年度の道路交通センサスは、8 種類に分かれているので、その車種ごとの比率をもとに算定している。その際、令和 2 年度のナンバープレート調査の同一路線の 8 車種データを用いて、比率の補正を行い、令和 2 年度の実態に合わせている。

(3) 大阪府自動車 NOx・PM 総量削減計画〔第 3 次〕の評価(案)について

<事務局説明の概要>

(資料 5)

- ・本計画の目標①と目標②(上記(1)記載)について、評価方法案とそれに対する評価結果案、最終評価案について説明し、幹事会の了承を得た。

3. 府の第3次総量削減計画の評価結果(案)

①2020年度までに、対策地域(37市町)全体で大気環境基準を達成すること	
評価方法	評価結果(案)
(ア)常時監視測定局において継続的・安定的に環境基準を達成しているかどうか →資料1及び国の検討結果(※)に基づき評価 <small>※測定データの経年的な推移(長期的及び短期的な変動等)から、環境基準値を超過する可能性が十分低いと考えられること</small>	長期的評価としては、NO ₂ は11年連続、SPMは5年連続で全局で環境基準を達成し、NO ₂ 98%値及びSPM2%除外値は減少傾向となっている。 短期的評価としては、府域の濃度上位局において国が指標としている環境基準値を超過する可能性が十分低い濃度レベル(NO ₂ 98%値0.055ppm、SPM2%除外値0.080mg/m ³)を至近3年度で下回っている。
(イ)高濃度になりやすい交差点での簡易測定において、NO ₂ 濃度(4期平均)のNO ₂ 98%値(換算)が環境基準値以下となっているかどうか →資料1に基づき評価(府独自)	高濃度になりやすい交差点での簡易測定結果は、令和元年度及び2年度の直近2年は環境基準値以下となっている。
(ウ)汚染の広がりやを考慮して、数値計算手法や簡易測定等の測定手法を組み合わせた評価(面的評価)が環境基準を達成しているかどうか →国の検討結果に基づき評価	府独自で実施する簡易測定の地点に加え、国が実施した数値計算結果等に基づく面的評価において、府域においては対策地域全体で環境基準を達成している。
②自動車からのNO _x ・PM排出量を目標とする排出量まで削減すること	
(エ)2009年度の対策地域における自動車からのNO _x 排出量18,130トン、PM排出量910トン、2020年度までにそれぞれ11,220トン、670トンに削減しているかどうか	NO _x ・PMともに排出量は、前倒して削減目標を達成しており、かつ、減少傾向である。

3. 府の第3次総量削減計画の最終評価(案)

上記の評価結果を踏まえ、府の第3次総量削減計画については、令和2年度の目標を達成していると評価できる。

<留意事項>

- 依然としてNO₂の環境基準のゾーン内の測定局の存在や、交通量が集中し大型車混入率の高い交差点など比較的濃度が高い地点があり、関係機関と連携・協力しながら、引き続き対策を推進していくことが必要である。
- コロナの流行をきっかけとした行動変容による貨物・貨客の輸送事情の変化にも留意しつつ、今後とも車種別に走行量等の推移を注意深く見ていくことが必要である。また、重要物流道路などの国の物流施策にも留意が必要である。
- 脱炭素対策としての電動車の普及を図ることにより、合わせて自動車NO_x・PM対策を推進していくことが必要である。特にNO_x・PM排出量の多い貨物系車両の電動化や物流効率化などの対策も引き続き必要である。

<事務局への幹事意見要旨>

【幹事】

- ・流入車規制については廃止した場合は非適合車の割合が増加し、自動車排出ガスが増えるのではないかと懸念している。

【事務局】

- ・ 流入車規制のあり方については、大阪府環境審議会において、流入車規制廃止による大気環境への影響などを検討した結果、NO₂濃度の低減傾向の維持に支障を生じず、高濃度になりやすい交差点への影響についても軽微であり、また、電動車普及による削減効果は大きく、流入車規制を廃止した場合の影響以上の効果が見込まれた。

これらの検討結果から、流入車規制を廃止し、自動車からのNO_x・PM排出量の削減効果が大きい電動車の普及施策を積極的に推進していくことが適当であるとの答申を踏まえ、規制を廃止することとした。

【幹 事】

- ・ 流入車規制は残したうえでEVへの転換を促進していくことはできないのか。

【事務局】

- ・ 限られた人財の中で効果的な対策を行うためには、より効果の高い施策を進めていくことが重要である。流入車規制は廃止するが、大阪府温暖化防止条例を改正し、電動車の普及をより促進する制度を創設するなど、NO_x・PMにも効果が大きい電動車の普及施策をしっかりと行っていく予定である。

(4) その他

意見等なし

以上