

令和5年度第1回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

日時：令和5年6月27日

開会 午前10時30分

○田淵課長補佐　それでは、定刻となりましたので、ただいまから、令和5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。

議事に入りますまで、司会を務めさせていただきます環境保全課の田淵でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の会議ですが、オンラインにて開催をさせていただきます。委員の皆様には御協力をいただき感謝申し上げます。ありがとうございます。

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長の小林より御挨拶申し上げます。

○小林室長　環境管理室の小林でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、日頃から大阪府の環境行政の推進に御協力を賜りこの場を借りて厚くお礼申し上げます。また、本日はお忙しいところ御出席いただきましてありがとうございます。

このたび、一般社団法人大阪府トラック協会の伊藤専務理事に本検討部会委員として新たに就任をいただきました。誠にありがとうございます。

さて、昨年度、本検討部会では第3次の総量削減計画の評価結果や、自動車NOx・PM法に基づく基本方針の改定内容を踏まえた第4次の総量削減計画の策定方針について御審議をいただきました。本日は、事務局が、前回、御審議いただきました策定方針を踏まえ、関係機関へのヒアリングを行った上で、第4次の総量削減計画（素案）を作成しました。自動車産業を取り巻く状況は大きな転機を迎えているところであり、その中で自動車排出ガス対策としては、どこをめざして何に取り組むのか。

これを示してまいりたいと思っております。

委員の皆様には、幅広く忌憚のない御意見を賜り御審議いただきますようお願い申し上げます。簡単でございますが私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐　　また、今年度から環境保全課長に人事異動がございまして、新たに橋田が着任しておりますので御紹介をさせていただきます。

○橋田課長　　皆さんおはようございます。今年度から環境保全課長をやっております橋田と申します。

私は、実は20数年前に総量削減計画の担当者をやっております、かなり長い取組を続けているということでございますけど、引き続き、皆様には、御支援賜りたく存じますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐　　それでは次に、本日の資料の確認をお願いいたします。

まず次第でございます。資料1といたしまして、令和4年度の検討部会における主な指摘事項とその対応につきまして。

資料2-1が、総量削減計画〔第4次〕(素案)でございます。

資料2-2が、総量削減計画〔第3次〕でございます。

資料3が、総量削減計画〔第4次〕策定に向けた今後のスケジュールでございます。

その他、参考資料といたしまして、参考資料1は、昨年度の本検討部会の議事録。

参考資料2から5は、計画策定の根拠となります基本方針や、本協議会に関する条例、要領を添付しております。よろしくお願いいたします。

続きまして、会議の進行につきましてでございます。委員の皆様におかれましては、通信回線容量の負担にも配慮いたしまして、事務局説明時にはビデオはオフ。マイクはミュートにさせていただきますようお願いいたします。また、御審議に入られましたら、全員ビデオをオンにして御議論をいただきたいというふうに考えております。御発言のある場合は挙手にて、意思表示をいただきまして、部会長から指名がありまし

てから、ミュートを解除して御発言をお願いいたします。また、発言が終わりましたら、ミュートに戻していただきますようお願いいたします。もしミュートに戻っていない場合は、ホスト側からミュートの操作をさせていただく場合もございますので、御了承ください。

続きまして、次第の2ページでございます、委員名簿の順に本日御出席の方を事務局から御紹介をさせていただきます。

伊藤徳男委員でございます。伊藤委員におかれましては前任の滝口委員がトラック協会の専務理事を退任されましたので、その後任としてご就任をいただいております。

○伊藤委員 伊藤です。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 続きまして、内田敬委員でございます。

○内田委員 内田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 毛海千佳子委員でございます。

○毛海委員 毛海です。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 近藤明部会長でございます。

○近藤部会長 近藤です。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 田中祐太委員でございます。

○田中委員 田中です。お願いします。

○田淵課長補佐 中村夏美委員でございます。

なお、近藤博宣委員におかれましては、本日御都合により御欠席となっております。以上簡単ではございますが、委員の皆様の御紹介とさせていただきます。

それでは議事にお入りいただきたいと存じます。なお、本会議は大阪府の会議の公開に関する指針に基づき公開としております。また、傍聴につきましては、YouTubeによるライブ配信を実施しておりますので、ご承知おきくださいますよう、お願いいたします。

それでは近藤部会長、以降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きたいと思います。本部会の審議が円滑に進みますように皆さん方の御協力をよろしくお願いいたします。

まず、議事1、大阪府自動車NOx・PM総量削減計画〔第4次〕の素案について、進めていきたいと思っております。事務局のほうから、順番に説明をしていただきたいと思います。まず資料1、続きまして資料2-1及び資料2-2について、事務局から順番に説明をお願いしたいと思っております。委員の皆様方におかれましては、冒頭にお話がありましたようにカメラをオフにしてお願いいたします。では、よろしくお願いいたします。

○和田総括主査　環境保全課の和田でございます。資料につきましては画面共有で進めたいと思いますので少々お待ちください。

本日ですけれども、資料1で前回の検討部会の指摘事項とその対応、資料2-1で、それも踏まえまして計画の改定素案についてお示ししております。

資料2-2につきましては、現行の計画になりますので、例えば、どのように変わったのかというふうに比較したい場合、御参考にしていただきたいと思います。どうぞごさいます。

それでは、早速ではございますけれども、まず資料1でございます。前回の指摘事項につきましては、大きく4つの御意見をいただいたというふうに認識しております。まずトラック協会の滝口委員から、電気自動車のトラックの買替えまでは少し時間がかかるので、最新の排出ガス規制を達成しているトラックの車両導入も支援するべきではないかという御意見をいただきました。

2つ目は、エコカーを電動車等という形で置き換えています。電動車等の定義を明確にすべきじゃないかという御意見をいただきました。

3番、4番につきましては、進行管理のやり方につきまして、一つは自動車環境対策の効果が把握できないかという点、もう一つが今後重要になってきます電動車の導入による削減効果が見える化したほうがいいのではないかという形で御意見をいただ

いております。

それぞれの事務局の回答になりますけれども、まず1点目の指摘につきましては、現行の第3次計画でも、計画達成の方途の1（1）といたしまして、「最新規制適合車への転換促進」は現在も位置づけております。今までは、排出ガス規制の状況についてホームページ等でお知らせしていたところだったんですけども、さらに今回御意見も踏まえて、府のメールマガジンのおおさか自動車環境ニュースなどで、環境省が現在実施している低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業などの情報提供を、今後も実施していきたいというふうに思っておりますし、現在、府のホームページにおきましてもこれらの周知を図っている状況でございます。

資料1の2から4点目につきましては、改定素案の中にもお示ししておりますけれども、簡単に御説明いたします。

まず、2点目につきまして、電動車等としまして、冒頭のほうに、本計画における電動車等とはという形で、電動車(電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車・ハイブリッド自動車)並びに天然ガス自動車及びクリーンディーゼル車とするという定義を書かせていただいております。

3点目、4点目につきましては、計画の進捗管理のところ、府域における電動車の導入状況等により進捗状況を把握するとともに、自動車排出ガス測定局の年平均値の推移を一般局の差などで見ていくことで効果を把握していくということを記載させていただきました。具体的には資料の2-1のほうで、続けて説明したいと思います。少し長くなりますがよろしく申し上げます。

資料2-1につきまして、赤字のところは前回の計画から改定されているところと御認識いただけたらと思っております。今回の計画なんですけども、目次にありますとおり、最初に序説としてこれまでの経過等を記載しております。また、第2章として前回計画の振り返りや、今回計画の目標、排出量、取組方針を記載しております。

第3章につきましては、対策地域の現状という形で、データ集をまとめているとこ

ろです。この第3章のデータにつきましては、前回の検討部会の資料の中で御説明したものが入っておりますので、少し割愛しながら説明したいというふうに思っております。

今回、第4章のところを御審議いただきたいというふうに考えておきまして、計画達成の方途として、国の基本方針に基づく8つの柱になります。その中で、どんな取組をしていくかということをお説明したいというふうに思います。その他につきましては、進め方であるとか、重要事項を記載しておりますので、また御説明申し上げます。

それでは早速なんですけれども、第1章の序説につきましては、これまでの経過を記載しているところでございます。例えば、第3次計画まで、エコカーの普及などの取組を進めてきたということや、流入車規制の取組をやってきましたことで大気環境基準が継続的に達成していることであるとか、対策地域外から入ってくる非適合車の割合も大幅に減少したということをお踏まえまして、流入車規制については廃止しているという過去の経緯を載せているところです。

また、今回の計画で令和8年度を目標年度として取組を進めていくこと、引き続き関係者と現在の取組を進めていくということをお記載しているところでございます。

2につきましては、現状と対策地域は変わりませんので、現状維持というふうになってございます。

第2章につきましても、前回の検討部会の中でお示しして御審議いただきました内容になっております。一つ目につきましては第3次計画の達成状況ということで、大阪府の第3次計画につきましては、目標を達成したということになっております。ただし、協議会の幹事会において、目標は達成しているけれども、留意事項ということをお提案いただいているところでございまして、大きく3つございます。1つは二酸化窒素の環境基準のゾーン内の測定局はまだあることとか、交通量が多いところ、大型車の混入率が高い交差点など、比較的濃度が高いところがあるので、引き続き取組

を進めていくべきという御意見をいただいています。

2点目としては新型コロナの影響での行動とか物流の変化。また、重要物流道路など物流施策の変化を見ていく必要がある。

3つ目につきましては脱炭素の対策と並行して電動車の普及も自動車NOx・PM対策に効果的であるという形で、これらも進めていくべきという形で御意見をいただきました。

2のところは、前回もお示ししておりました、令和8年度までに対策地域全体で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を継続的・安定的に確保するということを目標としております。なお、本計画につきましては国の政令改正の施行日である令和6年度より開始という状況になってございます。

次に、目標達成のための排出量のところも、こちらにつきましては国の基本方針において据え置くという形になっておりますので、令和8年度という年時の修正だけしてございます。

4につきましては、今回の取組方針で、新しく追記したところになります。1文目につきましては、国の基本方針の改定において施策の追加や修正を行わず、削減目標は維持・継続するということがされていることを踏まえたこと。また、これに加えて先ほど御説明しました第3次計画の最終評価を踏まえて、今回の計画改定を見直しております。なお書きのところに全体を包括する形で電動車等という定義をここに追記したという部分でございます。

目標達成に向けた主な自動車環境対策については流入車規制の推進は、現在行っていませんので削除したという形になっております。3番4番につきましては、中の柱立てと表現を合わせたこと。また、エコカーを電動車等という形に置き換えたという状況になってございます。

今回、前回の検討部会でもお示ししたんですけれども、既に先ほどの目標は達成している中で、大阪府としてさらなる取組を進めていくということを考えているときに、

本計画の指標値を設定するというを前回御提言したところでございます。具体的には、表の2-4-1や図の2-4-1にお示ししているところでございます。こちらについては、自動車からの排出量につきまして、発車時に出てくる排出量である冷機時は据え置きをし、走行量なども据え置きをしながら、単体規制の効果が見られる車種別速度別の排出係数について現在の対策が進んだ場合、どこまでの削減ができるのかということをお示ししたものでございます。例えば、窒素酸化物でございましたら、現在8,340トンのところが、さらなる対策が進み、6,650トンになるだろうということを推計しております。また、粒子状物質も440トン、現在のところが370トンになるだろうということで、現行の取組が進めば、例えば令和8年度の目標年度において、基準年度及び令和3年度から粒子状物質の場合は、540トンと70トン、窒素酸化物が1万1,480トンと1,690トン削減されるということを見込んでおりますので、毎年の排出量の算定をした際には、こちらの指標と比較して順調に進んでいるかというのを見ていきたいと思っております。加えて、前回の検討部会で御指摘いただいた内容を記載しているという状況にございます。

全体については以上になりまして、これから第3章のところはデータ集のところでありまして、こちらについては、やや割愛しながら御説明したいと思います。

まず、こちらの6ページ以降は、基準年度の状況ですので現行計画から変えてはおりません。8・9ページのところの、例えば、二酸化窒素濃度の推移などは最新の状況にしているという状況になります。また、粒子状物質につきましても、現行と変えておりませんので、特段赤字がないという状況になります。一方で、環境基準の達成状況であるとか、濃度の状況については、現在の状況を追記したという部分になっております。

14ページからは、前回検討部会でお示ししている内容になりますけれども、例えば、道路の延長距離がどうなっているかであるとか、鉄道の延長距離がどうなっているかというデータをお示ししております。自動車につきましても、前回の中でお示しして



おりますが、例えば車種別の保有台数でしたら普通乗用車が増えているとか、軽乗用が増えているとか、普通貨物も増えていて、普通特種車、冷蔵・冷凍車などが含まれますけれども、こういったものは増えているということをお示ししております。

また、普通貨物においても、平成28年度規制を守っている車種が増えているという状況を示しており、対策地域以外からの非適合車の流入量も減ってきているというデータを示しております。また、17ページは、重量別の登録台数になりますけれども、近年は大きな自動車の登録台数が増えているという状況になっております。初度登録年別の登録台数として、車齢の比較をしておりますけれども、おおむね7年以上のものが乗用車も、普通貨物も半分を占めているという状況については、特段変更はないという状況になっております。また、燃料別の登録台数になりますけれども、こちらも乗用はガソリン車が多く、貨物につきましては軽油が多いという状況になっております。なお、ハイブリッド車につきましては、その他の中、例えば、乗用車であれば、57万台の中で含まれているということがございます。走行量につきましても、近年、やや減少傾向で進んでいるという状況になります。また、平均旅行速度についてはやや改善という状況になってございます。

21ページ4の物流につきましても増えているという状況で、一方、輸送機関ごとの輸送状況については、自動車としては減ってきているんだけど船舶が微増している形で、船舶が占める割合が近年増加しているという状況にあります。人流につきましては、基本的には鉄道が多いという状況になってございます。

電動車等としても、前回お示ししておりますけれども、現在の導入状況をこちらに記載しているところでございます。データにつきましては、少し速足になってしまったんですけれども以上になりまして、第4章からが今回御審議いただきたい内容になってございます。

第4章の計画達成の方途につきましては、赤字のところは今回修正しているところになります。3のところは、エコカーとしていたものを電動車等という形で置き換え

させていただいております。5番の交通需要の調整・低減につきましては、交通需要マネジメントという言葉が近年使われていないと庁内で聞いておりますので、公共交通利用の促進という形にしております。また、交通流対策も以前は交通を分散させる分化させるということを使っていたんですけども、近年の交通の計画の中で、交通ネットワークの充実強化という文言に置き換わっているので、その修正をさせていただきます。

まず、最初に自動車対策として重要になります単体規制の部分について御説明したいと思います。前回計画のときは28年目標という形で記載していたんですけども、現在、平成28年排出ガス規制という形で、ディーゼル重量車に対する規制について、導入されていますのでその修正をしております。また、乗用車等も、国際調和を踏まえた形で排出ガスの試験方法が見直されていますので、そちらに基づく値として平成30年規制が導入されています。

1番のところは先ほどの前回の指摘事項1番になりますけれども、最新規制適合車に関する情報の提供を引き続きやっていきたいというふうに思っているところでございます。

2番のところですね。使用過程車という文言は削除しておりますが、こちらの法律の規制時に現に走っている車のことを指すんですけども、こちらの割合が減ってきたことと、それに限らず全てにおいてそういう整備管理者の研修とかが重要であるという形で、使用過程車の文言を消しながら、現在の状況に合わせたということになってございます。

3番につきましては、流入車規制も止めておりますので、削除という形をしております。3番につきましても現行時点の修正を行ったというものになります。

続いて、車種規制というもので、自動車NOx・PM法の特定地域に登録ができるものがNOx・PM適合車だけというものが車種規制になりますけれども、こちらも時点修正をしておりますが、(1)、(2)も同様に時点修正を行ったというものにな

ります。

大きな修正点としましては、電動車等の普及促進という形で以前までは令和2年度までに府内の自動車2台に1台をエコカーにするという目標を掲げて取組を進めてきておりました。こちらについてはいわゆる低燃費車も含めた形でエコカーというふうに定義をしておりました。令和3年6月に「おおさか電動車普及戦略」という形で、ゼロエミッション車を中心とした電動車の普及促進に舵を切っておりますのでこちらについて記載したという状況になります。

一つ目が、これを踏まえて取組を現在進めているのが、国・地方公共団体・自動車メーカー・ディーラーなどによる関係事業者や関連団体等で構成しております、おおさか電動車協働普及サポートネットというものに組織を再編して電動車の取組を進めているところでございます。

公用車につきましても、大阪府におきましては、ゼロエミッション車等導入指針というものにエコカーから改定しております、そういう取組を進めているという状況になります。

(4)のところも電動車等という形で取組を変えておまして、天然ガスステーションにつきましても、我々としては重要な設備だと思っておりますけれども近年、水素ステーションの整備について注力しているという状況を踏まえまして、「等」の中にも含めているところです。

5番の広域的取組みの推進につきましても、現状に合わせた形で修正をしております。6番も同様でございます。

7番の燃料電池自動車の普及促進は電動車という定義の中にも含まれますので、(1)の中に統合したということになってございます。

4のエコドライブの推進につきましても現状も取組を継続しているという状況になります。アイドリングストップの推進につきましても、やや表現が分かりにくい部分がありましたので分かりやすく修正をしたというものでございます。

5の交通需要の調整・低減になりますが、まず輸送効率の向上という形で、国において大きく2つの施策を進めているという状況でございます。一つは、分野横断・官民連携の視点からのグリーン物流の推進を図るという部分と、令和3年6月に閣議決定されました「総合物流施策大綱」を踏まえて、物流DX・物流標準化という近年の流れに沿ってサプライチェーン全体での最適化というものを進めているという状況でございます。

(2)につきましては、モーダルシフト等につきまして、現在も重要な施策ですので、そのまま継続するという形にしております。また、重要な物流拠点の整備なんですけれども、国の法律改定の関係で、1者の中で最適化するのではなくて、2以上の者が連携して最適化を図っていく。それによって流通業務の効率化と環境負荷の軽減を図るという形に現在変わっておりますのでそれを反映した形になってございます。また、公共交通利用の利便性の向上につきましては、地域網の確保・改善という形で空白地帯におきまして、コミュニティバス、タクシーなどを使ってまず公共交通の網を確保するという部分と、鉄道路線の新設であるとか、乗り継ぎ利便性の改善、Ma a Sの導入などが進んでおりますので、その点を記載したという点でございます。また、レンタサイクルだけじゃなくて近年シェアサイクルであるとか、ラストワンマイルの新たなモビリティサービスの導入検討なども行われておりますので、その点修正しているところでございます。

公共交通機関の整備計画につきましては、今年度末に北大阪急行の延伸であるとか、あと広域のネットワーク網にあります、なにわ筋線。そのほか大阪モノレール線が進んでいる状況になります。

5番につきましては、現行計画の施策を継続する形で記載しております。

6番につきましては、連絡協議会の取組が近年行われてないということで、その時点修正を行ったという形でございます。

6の交通流対策につきましては、交通ネットワークの充実・強化という形で文言を

記載し直したという形になっております。また、交通渋滞の解消という形で、ここも表現の修正になるんですが、右左折専用レーンは道路拡張や交差点改良というものに含まれますので、そういう文言の整理をしたという状況になります。実際に写真のような形で立体交差化事業であるとか交差点改良が行われているという状況になります。あとは、駐車対策の推進につきましては、引き続きやっていくこと。以前はITSとか、ETCと言われたんですけども、現在は、そういう広範囲でリアルタイムの道路交通網を提供して、ドライバーの効率的な通行経路の選択まで可能になるETC2.0サービスっていうのが進んできておりますので、そこに記載を合わせたという形になってございます。

(5)につきましては、システムの名称の変更という形になります。

7につきましては、主にはエコカーを電動車等という形で修正をしたという状況になってございます。また、大阪府・大阪市・堺市等で進めております大阪自動車環境対策推進会議におきましても、取組を充実させていただきますのでその旨を記載しているところでございます。

局地汚染につきましては、現行の取組を継続するという形で記載をしているところでございます。

第5章につきましては時点修正を行ったという形ですので、例えば目標について記載し直したということであるとか、エコカーを電動車等に置き換えたということであるとかいう部分を記載しているところでございます。

最後に参考の用語集という形で記載をしておるんですけども、今回消えた言葉については削除をしております。新たに追加された電動車等という言葉であるとか、物流DXであるとかMaasという言葉について追記したという状況でございます。

今回の計画改定の素案において修正した点について、少し長くなりましたけれども以上になります。あと事務局のほうに、本日欠席の大阪商工会議所の近藤委員からは意見なしという形で御連絡いただいております。以上でございます。

○近藤部会長　　どうもありがとうございました。

では、ただいまの説明がありました内容について、委員の皆様方からの御質問、あるいは御意見等ございましたらよろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

私なかなか挙手が見えないところもあるので、もしあれでしたら、もう直接マイクをオンにして。伊藤さんよろしくお願ひいたします。

○伊藤委員　　大阪府トラック協会の伊藤です。よろしくお願ひします。

意見というか中身についてというよりは、今のトラック運送事業の状況について少しお話させていただきます。来年4月以降、労働時間の上限規制が設定されます。最近、マスコミで、いろいろ取り上げていただいています、一部の貨物が運べなくなるということになり、物流の効率化いうところをめざすということになるのですが、どうしても荷主の意向が強く働いて、例えば、倉庫に荷物を入れる、それから倉庫から荷物を出すっていうところで、いわゆる荷待ちっていう状況で、その間ずっとアイドリングを続けなければならない状態になります。

大阪は一大消費地であり、食料品などの冷凍倉庫が南港のほうにたくさんあります。そこに行って運送を行う際、荷主の都合で2時間3時間待たなければならない。その間、当然、冷蔵冷凍車両なので、車はエンジンをかけ続ける必要もあります。それ以外にも、ドライバーの健康的に、どうしてもエアコンをつけなければならないので、アイドリングストップができない状態にあります。こういうことを含めて輸送効率の向上というところもあるのですが、先日、政府のほうで「物流革新に向けた政策パッケージ」というのを打ち出されまして、商慣行の見直しであるとか、物流の効率化であるとか、荷主消費者の行動変容というところで、今回、ここの資料に書かれています部分とだいぶ合致するところがあります。これからの政府の進め方について、我々は注視しているところであります。例えば、30ページのエコドライブの推進というについては、大阪府さんの助成をいただいて運行の記録に基づいてドライバーにエコドライブを指導しております。それから先ほど言いましたアイドリングストップ

の推進については先ほどの繰り返しの話になります。それから輸送の効率化っていうのは、実際に運転者不足の中で、具体的に言いますと、例えば、ヤマト運輸などが、宅配便が翌日配送できない地域も出てきているっていうことがあり、効率化っていうのは十分めざしていかなければならないというところがあります。

次のページにあります、32ページのところの物流拠点の整備等、これも当然ながら共同輸送というところが考えられるので、こういうところについてもいろいろ整備していただきたいというところがあります。

昨年度に私の前任者が言っていることですが、電動車については非常にその価格が高いということもあり、また、車自体が実用的なものになっていないという状況にありますので、何度も繰り返すようですが、低年式の車の買替えて、今の最新型の排ガス規制の車を入れていただくということになるのかなと考えます。以上です。

○近藤部会長　　どうもありがとうございます。何かこの件について事務局のほうから何かございますでしょうか。あるいは委員の皆様方から。

○和田総括主査　　御意見ありがとうございます。おおむね御指摘の点は、反映はされているという御認識なのかと思いつつですね、先ほどおっしゃっていた荷主のところはやはり課題だと認識されているということなのかなと思いましたが、こちら何かしら追加できないか等ですね、管轄しております近畿運輸局と相談してみたいというふうに思います。

○近藤部会長　　他どうでしょうか。

○伊藤委員　　すいません、1点忘れてましてですね。宅配の再配達相変わらず多いので、これも輸送の効率化に反するようなことなので、できればそれについても記載してもらえればと思うのですが、無理ならば結構ですけど、一言追加しました。

○近藤部会長　　いかがでしょうか。

○和田総括主査　　ありがとうございます。宅配の再配達相変わらず多い状況なのかなと思っているんですけど。そこも、どうい

う書き方ができるか含めて相談してみたいと思います。

○近藤部会長 私もお聞きしたい点があるんですがよろしいでしょうか。2024年問題で、要は労働時間が減った場合に、走行距離自体は減る方向にいくんでしょうか。それともあまり変わらないんでしょうか。そこら辺はどういうふうにお考えになっているんでしょうか、トラック協会さん。

○伊藤委員 走行距離自体は変わらないと思いますね。時間が短くなるのですが、何とかそこはやりくりっていうか、荷物自体は運ばなければならないという義務は当然ありますから、それを達成するためには、そう変わるとは思えないですね。

○近藤部会長 そうすると効率を上げて短時間、短時間というか短い時間で運んでいこうという、そういう方向性ですよ。

○伊藤委員 そうですね。

○近藤部会長 分かりました。ほかはどうでしょうか。ほか違う意見でも結構です。内田先生お願いいたします。

○内田委員 内田です。細かいことになるんですが、下についてるページ番号でいうと28ページのところです。3の電動車等の普及促進です。細かい事を申し上げるのが、ここで書いているスタンス次第なんですけども、あくまでもこれは全体、この章は、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の削減という、そのための手立てということでその中の一つのものとして、もうちょっと幅広のことを考えている大阪自動車環境対策推進会議というものを引用しているということなので、ぎりぎりセーフかなと思いつつながら、第二段落のゼロエミッション車を中心としたというのは、ここで実際に想定しているものに比べると、ちょっと言い過ぎじゃないかなという感じがするんです。ゼロエミッション車っていうことになってくると、当然、ハイブリッドもプラグインハイブリッドも入らないし、クリーンディーゼルも入らないということになってくるんですけれども。ここまで強いゼロエミッション車を中心というような書き方でよろしいんでしょうかというのがちょっと気になってます。いかがでしょうか。



○近藤部会長 事務局のほうから何かご意見ありますでしょうか。

○和田総括主査 まず、おおさか電動車普及戦略の中で、ゼロエミッション車を中心とする電動車の普及促進を図っていくという形で大項目をうたっていますので、そちらをまず、文書として引用させていただいているという状況になります。ゼロエミッション車につきましては、電気自動車、燃料電池自動車、前回の検討部会でも御指摘いただきましたけれどもプラグインハイブリッド自動車も、その中に加えて具体的な目標を立てて取組進めておりますので、記載については問題ないかなと思っているとこざいます。

○内田委員 冒頭申し上げたようにこの文章の立っている位置がちょっとよく分からないなということなんです。ですから、推進会議がこういったスタンスだということとはよく分かるし、推進会議はこういうふうに言っていますということが分かるような表現であればともかくとして、全体の文章自体は、NO<sub>x</sub>及びPMのことに關してという、また別の文章のはずなので、単純にゼロエミッション車を中心というようなことを書いていいのかなというのが、当面の話としては、本当のゼロエミッション車、先程来、ゼロエミッション車にPHVを含むとかいうような話もありますけども、ちょっと違和感を感じます。コメントとして留めといていただければ結構ですけども。

○和田総括主査 御趣旨としては理解いたしまして、電動車等の普及促進という枠組みで、例えば目標が令和8年度の中で、ゼロエミッション車を特出しするところがやや気になるという御指摘なのかなというふうに思います。認識としては理解いたしました。

○内田委員 例えば、ゼロエミッション車等の電動車は難しいですね。この文章全体は電動車等という言い方で全部わざわざ言い直してるんですよ。今までと違ってエコカーというのもやめ、ゼロエミッション車というのもほかのところでは多分出てこないし、全て電動車等という形で言っているのに、ここだけゼロエミッション車というのが特出しされてるのがちょっと違和感が強いということです。

○和田総括主査 承知しました。表現の見直し含めて考えてみたいと思います。おっしゃるとおりゼロエミッション車を中心としたという形で、大きくくりをしているところに多分違和感をお持ちだと思いますので考えてみたいと思います。

○内田委員 ありがとうございます。

○近藤部会長 ちょっとここはペンディングということで、3の冒頭のところですよ。ほかどうでしょうか。委員の皆様方何かございませんでしょうか。

○内田委員 ほかの方はないようでしたら、3章になるんですけど一つだけ確認を取らせていただきたいんですが。下のページ番号でいうと21ページのところに、燃料別の登録台数があって、この説明をいただいたときにその他の中にハイブリッド車も入りますというような御説明がありました。このあたり、分かるようにまずは表記していただく必要があるのだろうなというふうに感じたんですが、これと26ページのほうの電動車等の普及状況の表が出ているんですけども、微妙に数値が合っていないんですよ。データソースが異なるから、ありがちだとは思いますが、ソースの違いについて定義が違うというようなことで、理解しておけばいいのかという確認です。

○和田総括主査 おっしゃっているのは、その他のところ、先ほど乗用車と貨物車という形で燃料別を示しておきまして、その他の合計と多分合っていないってことなのかなと思うんですけども。こちらは多分、軽自動車が含まれていない関係だと思います。

○内田委員 軽自動車が多分影響したと思うんですよ。21ページのほうは、これ登録車だけですよ。下のほうが、自動車検査登録情報なので、軽自動車も含まれているということかなとは思いますが、第3章はベースとなる事実関係を押さえていきましょうというところですので、定義を明確にするとかいうようなことは御配慮いただけるとありがたいです。以上です。

○和田総括主査 分かりました。ありがとうございます。なかなか統計資料が違う

ところもありますけれども何か工夫を考えてみたいと思います。

○内田委員　先ほどおっしゃったように、その他の中にはハイブリッドも含まれるというようなことを21ページのところで、はっきり書いていただくとか。それから近畿運輸局の資料については、軽自動車は含まないとかいうような、明らかな統計上の処理の仕方ですね。どこまでを入れて、やっているのかという辺りは書いていただけるとありがたいと思います。以上です。

○和田総括主査　分かりました。ありがとうございます。

おっしゃるとおり26ページのほうは全体の台数の中での電動車等の台数になりますので、そことの差については記載できるか考えてみたいと思います。

○近藤部会長　表の下に脚注とかで何かできれば、また考えていただければと思います。

ほかどうでしょうか。ほかの委員の皆様方何かございませんでしょうか。直接喋っていただいてもいいんですが、もうないでしょうか。

では、一応これで出尽くしたということによろしいですかね。そうしましたら、御意見いただいたということで、確認させていただきたいんですが、私も忘れてしまいましたけど、第4章の3の電動車等の普及促進というところの文章について少し見直しとか、ゼロエミッションという言葉をどういうふうに処理するかということで、そことあと第3章のところのデータの不一致。台数の不一致があるところについて、もう少し明確にするということが修正点かなというふうに思っております。

この点については、部会長預かりとさせていただいて事務局のほうと調整して、それで修正していくというような進め方でよろしいでしょうかね。いかがですかね。

○内田委員　内田です。申し上げた内容はこういったというようなところで若干違和感があるという趣旨で申し上げましたので、最終的な結論として今と変わらないよということになっても結構です。取り扱いはおまかせしたいと思います。

○近藤部会長　分かりました。ありがとうございます。ほかの委員の先生方もよろ

しいですかね。では今後そういった形で、この取りまとめについては、進めさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

○和田総括主査 事務局なんですけれども、トラック協会の伊藤様から御要望はいただいたと思いますので、その点も一度近畿運輸局と相談して、反映ができるかどうか含めて検討してみたいと思います。

○近藤部会長 そうですね。書き加えることができるかどうかということがありますね。

○和田総括主査 一応そこは、また調整して先生のほうにお示ししたいと思います。

○近藤部会長 分かりました。ではその2024年の問題に関して、少し追記ができるかどうかということについても、私のほうと事務局のほうで調整させていただきたいと思っております。ありがとうございました。

ではそれでは、次に進めていきたいと思っております。また次は、今後のスケジュールについて、また事務局のほうから御説明をよろしくお願いいたします。

○松下副主査 環境保全課の松下でございます。資料共有をさせていただきます。

最後に第4次計画策定の今後のスケジュールを説明させていただきます。資料3をご覧くださいませでしょうか。流れとしましては、本日の進行管理検討部会、そして7月上旬に予定しております幹事会で、幹事会は書面により審議を重ねまして、8月から9月の間に30日間のパブリックコメントの実施をいたします。

その後、9月から10月の間に、NOx・PM法に基づく協議会において、これも書面により審議することとなっております。それらの結果を踏まえて、最終の案を作成させていただきます。

10月から11月なんですけど、法律に基づく環境大臣協議を行いまして、12月頃、第4次計画を告示する予定にしております。令和6年4月以降、作成した4次計画に基づく施策を推進してまいります。

簡単ではございますが、第4次計画の今後のスケジュール説明は以上です。

○近藤部会長　　すいませんちょっとミュートになっておりまして、ありがとうございました。

では今後のスケジュールについて委員の皆さん何かご質問・御意見等ございましたらよろしくお願いたします。

○内田委員　　内田ですけれども、ちゃんと仕組みが分かってなくてお恥ずかしい次第なんですけれども、幹事会のメンバーってのはどういった形だったのでしょうか。

○和田総括主査　　行政機関と国の地方機関と道路管理者の担当課長レベルの会議体になります。

○内田委員　　行政側の会議体ということですね。

○和田総括主査　　おっしゃるとおりです。

○内田委員　　それと、9月から10月の間に開催予定の協議会のメンバーというのはどうなっていますでしょうか。

○和田総括主査　　組織としては一緒なんですけれども、大阪府知事であるとか、各市町村の全市長になります。

○内田委員　　より上位レベルの方が、参画されているということですか。

○和田総括主査　　はい。

○内田委員　　本日の委員名簿をつけていただいていますけれども、協議会専門委員という方は、この検討部会という理解でよろしいんですかね。

○和田総括主査　　おっしゃるとおりです。

○内田委員　　近藤部会長と私は協議会委員というような名称になっていますけれども、部会に参画するというのと、協議会のほうのメンバーにもなるのでしょうか。

○和田総括主査　　おっしゃるとおりです。

○内田委員　　ただこれも書面開催ということですね。

○和田総括主査　　そのとおりです。

○内田委員　　どうもありがとうございます。

○近藤部会長　　ありがとうございます。

ほかどうでしょうか。これは書面開催ということですから、こういうオンラインとかあるいは対面とかでもうこういう会議はないということですよ。

○和田総括主査　　そのとおりです。

○近藤部会長　　そうですね。よろしいでしょうか。

では大変ですけれども、このスケジュールに沿って進めていただけたらと思います。では本日の議題は以上でございますが、その他の議題として事務局から何かございますか。

○和田総括主査　　特にはございません。

○近藤部会長　　では事務局から特にないということですので、今度委員の皆様方から何かございますか。

特にございませんでしょうか。それでは、本日の検討部会はこれで終わらせていただきたいと思えます。本日は貴重な御意見をいただきまして本当にありがとうございました。

それでは事務局に司会を代わっていただきますのでよろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐　　委員の皆様、本日は大変お忙しい中御出席いただき、また貴重な御意見を賜りまして誠にありがとうございました。

本日御議論いただきました内容につきましては、また近藤部会長と調整させていただきます。案として取りまとめまして、その後、先ほどのスケジュールに沿って協議会の幹事会において審議をさせていただき、パブリックコメント等を実施して、計画案の策定に進めてまいりたいと思えます。今後も引き続き御助力等よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

**閉会　午前 11 時 26 分**