

令和7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8年2月10日

開会 午前 10時00分

○志知課長補佐 それでは定刻になりましたので、ただいまから令和7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を開催いたします。

議事に入りますまで進行を務めさせていただきます、大阪府環境農林水産部環境管理室環境保全課の志知と申します。よろしくお願いいたします。

まず初めに、本日の会議は、ウェブ会議システムの併用によりまして、一部の委員にはオンラインで御出席いただく形にて開催いたしておりますことを御報告いたします。

それでは、本部会の開会にあたりまして、大阪府環境保全課長の定より御挨拶申し上げます。

○定課長 環境保全課長の定でございます。開会にあたりまして、一言御挨拶を申し上げます。委員の皆様におかれましては、日頃より大阪府の環境行政の推進に御協力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

さて、今年度、大阪・関西万博開催の年であったということで、この会場の窓からも大阪・関西万博の会場が見えますが、ウォータープラザの水も抜かれ、日に日に大屋根リングが消えていくというのが見てとれます。もう過去の話となっている感もございますけども、大変多くの分野の方々の御協力のおかげをもちまして、無事開催できましたことについて、各界の皆様には御礼申し上げたいと思います。この大阪・関西万博にあたっては、来場者や物資の輸送の面でも、電動バスの大量導入や、混雑回避のための交通需要マネジメントなど、様々な取組がな

されました。これらはかねてから取り組んでいます交通環境対策のさらなる推進に向けた大きな規模の社会実験、あるいはモデルとしての意味を持つのではないかと考えています。ぜひこの経験をテコ、あるいは教訓として、今後の施策に活かしてまいりたいと考えています。

さて、府内の自動車排出ガス対策につきましては、平成5年11月に策定をいたしました大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画〔第1次〕に始まり、現在、令和6年3月に第4次の大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画を策定し、施策を推進しています。この第4次計画では、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の継続的・安定的な達成を確保することを目標としつつ、大阪府独自の指標値も設定し、排出量の削減に取り組み、全ての測定局で二酸化窒素濃度が0.04ppmを下回ることを目指すなど、総合的な対策ということで引き続き進めていくこととしています。

本日は、その計画期間の初年度であります、令和6年度の状況について御報告をさせていただき、総量削減計画の進行管理の観点から御審議をいただく予定としています。委員の皆様におかれましては、幅広く忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げます。挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○志知課長補佐　　続きます、お手元の資料の御確認をお願いいたします。まず、本日の次第でございます。次に、資料1-1「令和6年度における大阪府内の大気環境の状況等について」、資料1-2「令和6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1-3「令和6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」でございます。参考資料といたしまして、参考資料1「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針」、参考資料2から4までは、本協議会及び本部会に係る条

例及び運営要領を配付させていただいております。資料に不足等はございませんでしょうか。

続きまして、本日御出席の委員の皆様を委員名簿の順に御紹介をさせていただきます。委員名簿につきましては、本日の次第の次のページでございますので、適宜御参照いただければと思います。オンラインで御出席の委員におかれましては、カメラをオンの状態にさせていただきますようお願いいたします。

まず、上野耕一郎委員でございます。

○上野委員　　上野でございます。お願いいたします。

○志知課長補佐　　ありがとうございます。内田敬委員でございます。本日オンラインで御出席いただいております。

○内田委員　　よろしくお願いいたします。

○志知課長補佐　　ありがとうございます。

近藤明委員でございます。

○近藤（明）委員　　近藤でございます。よろしくお願ひします。

○志知課長補佐　　ありがとうございます。近藤委員におかれましては、部会長に指名されてございます。

続きまして、中村夏美委員でございます。

○中村委員　　中村でございます。よろしくお願いいたします。

○志知課長補佐　　ありがとうございます。

なお、本日、近藤博宣委員及び近藤雷太郎委員につきましては、本日御都合により御欠席となっております。

また、本会議は、大阪府の会議の公開に関する指針に基づきまして、公開といたしております。

それでは、議事にお入りいただきたいと存じます。

近藤部会長に以後の審議の進行をお願い申し上げます。よろしくお願ひいたしま

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、皆様方の御協力をよろしくお願いいたします。

では、次第に従いまして、1つ目の議題（1）大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画の進行管理について進めていきたいと思います。

まず初めに、事務局から順番に御説明いただきたいと思います。資料1-1について、事務局から御説明をお願いいたします。

○加藤主任専門員　それでは、資料1-1に基づいて説明させていただきます。今年度の報告については、令和6年3月に策定しました大阪府自動車NO_x・PM総量削減計画の1年目にあたります。計画の目標は、令和8年度までに6町村を除く37市町の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・安定的に確保することです。大阪府では、目標年度の令和8年度のNO_x・PMの排出量について、法定目標値を大きく下回る大阪府独自の指標値を設定しています。指標値の設定については、最新規制適合車や電動車への転換が進むことを想定して、概算した排出係数を基に設定しています。

環境基準確保の考え方については、常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準の達成に係る評価と数値計算、簡易測定を組み合わせ、汚染の広がり を考慮した面的評価を基本としています。

二酸化窒素の環境基準達成については、図1のとおり、平成22年から15年連続、全局で環境基準を達成しています。特に、令和5年度は0.04ppmから0.06ppmのゾーン内の測定局が2局あったのですが、令和6年度は全局で0.04ppm未満を達成しています。

図2は高濃度の上位3局と全局の平均の推移ですが、年々減少傾向にあります。令和6年度で一番濃度の高い測定局は、出来島小学校で0.039ppmでした。

図3はNO₂の平均値の推移を一般局と自排局に分けて示しており、自排局と一

一般局の差を棒グラフに示しています。全体的に平均値は減少傾向で、また、自排局と一般局の差を示す棒グラフも右肩下がりになっています。

図4はS P Mの府内の全測定局の環境基準達成状況の推移で、平成28年度から9年連続で環境基準を達成しています。令和4年度から有効測定局数が95局から84局と、11局減っています。これは測定局の測定項目の見直しにより、S P Mが除外されたことや、測定局の廃止によるものです。

図5は令和6年度でS P M濃度が高かった上位3局と、全局平均を示したグラフです。環境基準値を十分下回っている状況です。全体的に緩やかな改善傾向にありましたが、令和4年度から上昇傾向にあります。原因の特定は難しいのですが、令和2年度から始まったコロナに伴う経済活動の停滞による影響で減少していたものが、経済活動が回復したことに起因して上がってきているのではないかと考えられます。

次に図6は、S P Mの年平均値の推移です。一般局と自排局は折れ線グラフで、自排局と一般局の差を棒グラフで示しています。年平均値はそれぞれ減少傾向にあり、自排局と一般局の差は、ここ数年、差がないことが多いです。令和3年度以降、一般局が横ばい傾向となっており、底を打っているのかを引き続き、注視していきたいと思っています。

図7はP M 2. 5の環境基準の達成状況について、令和3年度から4年連続、全局で環境基準を達成しました。（図8は）P M 2. 5の令和6年度の上位5局と全局の平均についての推移を示すグラフです。右肩下がりの改善傾向にあって、令和6年度が一番高い局の浜寺で12. 8マイクログラム立方メートル、環境基準値の15を下回っている状態です。全局平均の値は、令和3年度に少し上がって、横ばい傾向で推移しています。

11ページは、常時監視局以外での評価、濃度の推計として、交差点近傍のNO₂の濃度を把握するために、簡易測定を実施しています。交通量が多い主要な

道路の交差点を調査地点として、平成24年度からこれまで24交差点で実施しました。地点の選定は、府が平成24年度と28年度に実施した数値計算などの結果を基に、NO₂高濃度が想定される地点を選定しています。

12ページは、令和6年度の簡易測定地点を地図に落としたものです。令和6年度は国道43号線、大阪臨海線の交差点といった交通量が多く、大型車混入率の高い5地点で簡易測定を行いました。簡易測定を行った交差点は年度により異なります。

年度別の簡易測定地点の結果を図10（13ページ）に示しています。簡易測定結果を日平均値の年間98%に換算した値でグラフを作成した結果、令和元年度以降は環境基準値を下回っている状態が続いています。

14ページ、15ページについては、簡易測定地点の特徴として路線名、自動車交通量、大型車混入率の概要をまとめています。

16ページについては、簡易測定の概要を写真等で示しています。サンプラーを用い、四季に、それぞれ1週間測定を行います。冬季のみ、簡易測定を実施する地点もあります。

最後に17ページは、大気汚染に係る環境基準の評価方法の概要をまとめたものです。

以上が、資料1-1の説明になります。

○近藤部会長　　ありがとうございました。では、ただいまの御説明に対して、何か質問等がございましたらよろしく願いいたします。どなたかいらっしゃらないでしょうか。

私から1つだけ、SPMの濃度が令和2年度にコロナに伴う経済活動の停滞によって急激に下がり、令和3年度から少し上昇傾向となっていますが、これは産業活動、人間活動が盛んになって上がったということなので、傾向としては下がっていると考えたらいいのでしょうか。

○加藤主任専門員 SPMについては下がって、改善傾向にあるというふうに思っています。

○近藤部会長 令和6年度と令和元年度とを比べた場合の交通量に差があるのか。そういう情報はあるのでしょうか。

○加藤主任専門員 次の資料1-2で年間走行量の推移のグラフを示しています。令和2年度に下がり、令和6年度にかけて上昇しており、平成30年度や令和元年度と令和6年度の年間走行量が同等になっています。

○近藤部会長 ということは、もう少し経年変化を見ないと分からないですね。

○定課長 濃度は下がっていますので、走行量以外の要因が相対的に影響してくる可能性があると思います。

○近藤部会長 新規規制車が増えることや、排出係数が減るというのも当然あると思います。

○定課長 昨今の話題としては、電動化に伴い車両重量が重くなる可能性があります。乗用車では電動化が進んできているので、タイヤ粉塵は車両重量の影響を受ける可能性もあるのではないかとされています。いろいろな論点が出ていますので、引き続き、注視が必要と考えています。

○近藤部会長 成分分析をすれば、SPMからタイヤ粉塵とほかを分離することは可能ですか。

○加藤主任専門員 過去に成分分析していましたが、現在は行っていません。

○近藤部会長 大気環境学会でも、数年前からSPMへのタイヤ粉塵の影響は大きいのではないかという話が出ていたと記憶しています。

○定課長 国でもいろいろ検討されると思いますので、注視していきたいと思えます。

○近藤部会長 分かりました。よろしくお願ひいたします。

ほか、どうですかね。気になる点は何かございませんでしょうか。

○内田委員 内田ですけど、よろしいでしょうか。

○近藤部会長 お願いします。

○内田委員 近藤先生がされた話とつながるのですが、S P Mに関しては、エンジンが変わる効果はあまり期待できないと、推測されるのですけれども、排出源、インベントリについて、もうちょっと詳しく御検討いただきたいなと思います。

進捗管理の観点から、NO_x排出量は、車の電動化が進み、内燃機関が減ると、確実に減っていくのは明らかなので、何とか達成できるのかなという感じもしますが、S P M排出量の目標達成は難しい感じがします。車の走行台数をコントロールしないと難しいという感覚もあります。S P M排出量の目標達成に向けて府としてどんなお考えなのかということをお教えいただけますでしょうか。

以上です。

○加藤主任専門員 まず、S P Mの排出係数については、これから電動車が増えることで、排出係数が少なくなってくるのではないかと思います。走行時の粉塵を含め、どういった内容で原単位が設定されているかというのを、別途調べてお答えさせていただきたいと思います。

車の走行台数の対策については、モーダルシフトを国とともにやっていかなければならないと思っています。

○定課長 この現計画のS P Mの指標値は、規制適合車や電動車への転換などに伴う排出係数の改善や、今後の交通量を想定したうえで、算定しています。排出量の削減は、電動車及び最新規制適合車の普及による効果が想定どおりに指標値の達成に表れるかどうかという状況を注視していくということです。

それ以外にも、交通流対策やタイヤ粉塵の影響もございます。例えば、エコドライブの取組のひとつの余分な荷物は積まないことも、タイヤ粉塵の削減に効果がありますが、現状の行動率や行動変容による効果を、指標値に織り込むだけの

情報はありません。取組の効果があることは分かっていますので、啓発などを行います。指標値の数字に織り込むには、国も調査検討などを行っていると思いますので、そういったあたりを注視していく必要があると思います。1、2年の施策評価において数値化するところまではなかなか難しいかもしれないと感じております。難しいから取組をしないということではなく、数値化は難しいけども、効果があると考えられる施策は進めていくということです。数値化に向けた様々な調査・研究・動向の把握はしっかり進めてまいります。

ちょっと補足させていただきました。すみません。

○近藤部会長 内田委員、よろしいでしょうか。

○内田委員 はい、ありがとうございます。ひと言だけ、具体的な数値にこのトータルとしての府域全体での量でというこの指標値との関連性というのはなかなか難しいので、この目標値を無視するというのはおかしいですけれども、過度に指標値にこだわっていくのもいかなものかと感じています。ですから、地道に効果があることを着実に積み上げていくような形で進めていただければと思います。以上です。ありがとうございました。

○定課長 ありがとうございます。確かに指標値に表れない様々な情報というのもまた出てくると思います。電動車についての認識や行動率等、いろいろな情報も出てくる可能性がありますので、必要な取組が進んでいるかどうかといったところはしっかり見てまいりたいと考えております。ありがとうございます。

○近藤部会長 ほか、どうでしょうかね。もし後でもまた御意見をいただければと思うので、次に進ませていただいでよろしいですか。

では続いて、資料の1-2について、また御説明をよろしくお願ひいたします。

○加藤主任専門員 まず1ページ目、NO_xの排出量の推移について、図1の右端にございますように、令和8年度の法定目標と、府の指標値を示しております。

NO_xの排出量は減少傾向にありまして、平成21年度と比べて62%減少して

おります。排出量の推定は道路交通センサスを基に、令和6年度のトラフィックカウンターなどで補正をして推計しております。

2ページのPMの排出量の推移については、平成21年度と比べて51%減少しています。令和3年度を底に、令和4年度に上がって以降、横ばい傾向になっております。これはコロナ後の経済活動の回復によるもので、走行量の増加などの影響があるのではないかと考えられます。3ページ、NOx・PM排出量の車種別の割合について、左側のNOx排出量のグラフでは、貨物系が全体の84%を占めて、そのうち普通貨物が56%を占めています。右側はPの排出量のグラフでは、貨物系が41%を占めて、そのうち20%が普通貨物です。

次に4ページは、排出量の算定方法の概要です。自動車のNOx・PMの排出量の算定は、走行時の暖機時と、駐車場等で止まっている状態から発進するときの冷機時とを併せて算出しています。暖機時については、各路線の旅行速度により得られる8車種別の排出係数に走行量を掛け、算出しています。冷機時は、車種別の排出係数に始動回数を掛け、算出しています。

5ページは暖機時のNOx排出係数の推移を示しています。左側のグラフで排出係数は、新車台数の代替の効果もあって、平成21年度から減少しています。バスについては、令和2年度まで減少傾向にあったものが少し上昇した状態です。右側は、1台の車が走行するときのNOx排出量を主な車種ごとに示したもので、乗用車と比較した値を示しております。

6ページは車種別のPM排出係数の推移を5つの車種ごとに示しています。乗用車が横ばい傾向で、それ以外の車種では減少傾向にあります。バスは、令和2年度に落ち込んだ後、上昇して、その後また下がっています。その原因としては、コロナ後の経済活動の回復で観光バスのニーズが高まり、急遽稼働した古いバスの排気ガスによって、排出係数に影響が出たものと考えています。右側のグラフは、各車種の1台の車が走行したときの排出量を比較したものです。

7 ページは規制区分別の構成割合ということで、一番上が平成14年度、一番下が令和6年度です。新車台数が進んで、最新規制車が増えている傾向が分かります。右側に、規制の内容を書いています。下に行くにしたがって規制が厳しくなっているという凡例を示しています。

8 ページは、排出係数の算定方法を示したものです。排出係数は、一番左側の8車種ごとに計算をしております。環境省のナンバープレート調査を基に求めた走行比率に、等価慣性重量を乗じて、また、1台当たりの排出量の排出係数の基になる排出原単位を掛けて、走行速度の関数として排出係数を算定しています。

9 ページの平均旅行速度の推移は、令和6年度は前年度と同じ速度でした。平成21年度と比べると、旅行速度は0.9 km/h増加しています。平均旅行速度は、道路交通センサスの交通量を基に、トラフィックカウンターで補正して算定しています。平成28年度と令和5年度で交通センサスが変更されていますので、それぞれ旅行速度にも影響を受けているのではないかと考えています。また、令和4年度以降については、旅行速度の算定方法も変更しています。

10 ページの旅行速度は、各路線区間の時間混雑度から、時間別旅行速度を算定していることを参考に記載しています。

11 ページは、年間走行量の推移に、道路交通センサスのデータの変更時期を示しています。令和6年度の走行量の合計は、平成21年度と比べて6.5%減少していますが、前年度と比較すると0.7%増えています。令和2年度から少しずつ増えています。コロナ後の経済活動の回復の影響によるものと考えています。内訳で最近の状況では、小型貨物車、大型貨物車の走行量にあまり変化はありませんが、乗用車は少し増えている傾向が見てとれます。

12 ページは参考資料として、自動車走行量について算出方法を記載しています。13 ページの年間走行量の推移は、長期的には減少していますが、近年、少し数値が上がっています。

14ページは走行量の増減要因と考えられる社会指標を幾つかのグラフで示しています。1つ目は、宅配便の全国の取扱個数の推移で、毎年度増加傾向です。特に令和2年度の大きな伸びは、コロナによるネット通販の需要拡大があったものと考えています。2つ目は、関空の航空旅客数の推移です。国際線がコロナによる影響で、令和2年度に大きく減少しましたが、その後、回復し、コロナ以前の水準に戻っています。国際線の伸びは、観光バスなどの車両の利用の機会の増加にもつながるので、多少なり、影響を及ぼすと思います。

15ページは大阪府内における電動車等の導入状況について、令和6年度末の府内の自動車の登録台数358万台中に対して97万台の27.1%でした。令和6年度は電気自動車、燃料電池自動車などのZEVは3万台程度、ハイブリッド自動車は86万台、天然ガス、クリーンディーゼル車は8万台、ハイブリッド自動車が大きく前年度よりも増えています。

16ページの車種ごとの電動車両の導入状況は、第4次計画策定期と比べて、天然ガス自動車、超低燃費車が減りました。

17ページの充電インフラの整備状況は、国の目標を踏まえ、大阪府でも目標を定めています。左側が基数に関するグラフで、右側が充電設備の箇所数を示しているグラフです。それぞれ、増加傾向が見てとれます。左側の基数については、2023年度から数のカウントの方法が基数から口数に変わっています。大阪府の目標の急速充電設備300か所に対して、368か所。普通充電設備1,500に対して、1,603か所でした。2024年度に充電インフラが急増していますが、これは国の充電器設置目標を倍に設定して、充電設備の補助事業の予算を倍増し、急速充電の補助上限額も引き上げたことによる影響が、表れていると思います。

18ページは、充電・水素・天然ガスインフラの整備状況の表を示しています。水素スタンドと天然ガススタンドについては、1か所ずつ減っています。

以上が、1－2の資料の説明でございます。

○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、何か御質問等がございましたらお願いいたします。

○中村委員　すみません、2つよろしいでしょうか。

1点目は、16ページの車種の表ですが、普通車だけではなく、バスやトラックも含む台数なのでしょうか。

2点目は、17ページの2030年度の府の（充電インフラの）目標を達成している状況ですが、目標をやり直す計画があるかをお聞かせいただけますでしょうか。以上です。

○加藤主任専門員　16ページの車種の表は、バス、大型車も含めた数値になっております。

○小椋主査　充電設備の目標に関しましては、私ども脱炭素・エネルギー政策課が行っております。今年度、地球温暖化対策実行計画の見直しをしており、併せて、おおさか電動車普及戦略も見直しをかける予定にしております。そちらで新たな目標を設定しようと考えてございます。

○中村委員　分かりました。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。

ディーゼル車については詳しくないのですが、自動車NOx・PM法の施行後、新車代替が進みましたが、最近は頭打ちに見えます。技術的に限界に達していることなのか。状況を御存じでしたら教えていただけないですか。

○定課長　例えば排出規制でも、平成28年規制が最新であって、それ以後のさらなる排出規制の強化が出ていないというのが頭打ちなのかということでしょうか。

○近藤部会長　そうですね。どこかで頭打ちになった場合、技術的に飽和してしまったという考えでいいのでしょうか。さらに強化をするには、きっかけが必要なのではないでしょうか。

○定課長 歴史的な大きい流れとして、ディーゼル車の排出ガスが問題となったことにより、ヨーロッパで排出ガス規制が設けられました。それに調和をする形で日本の排ガス基準も非常にどんどん厳しくなるフェーズがあったと思います。現在では、世界的に電動車の普及に大きくシフトしてきたという大きな動きがあります。それがこのグラフにどう表れるのか、分析はしていません。ただ、排出ガス規制の強化というのは、国で順次検討されている流れがございます。現状、最新の動向を追い切れていないので、状況把握をしておく必要があると考えております。ただ、この入れ替わり自体は、税制の中でも一定以上の古い車の買い替えを促す制度になっている部分がありますし、NO_x・PM法の対策地域の中で、車種規制が効くフェーズはほぼ終わりましたが、やはり対策地域と対策地域外との差はあるため、車種規制の効果はあると思います。けれども、より技術的に排出量を減らすのは難しいフェーズに来ているということは、一般論的には言えるだろうと思います。

○近藤部会長 2ページを見ると、排出量が頭打ちというように見える。やはりきっかけがないと、排出量を下げるとは難しいのかと思った次第です。

○定課長 5ページのNO_x排出係数は大きく下がってきてはいますが、まだ下がりしろがあるように見えます。PM排出係数の下がり方のカーブを見た限り、ここにも頭打ちが現れていると思います。

○近藤部会長 分かりました。

ほか、どうでしょうか。

○内田委員 2ページに戻っていただいて、交通量もPM排出量のファクターとなっているはずなのですが、NO_x排出量や年間走行距離を見ると、コロナの影響で令和元年度と令和2年度の値にギャップがあり、年間走行距離は、令和2年度を底に値が戻っていく動きがあります。しかし、PM排出量は、令和3年度を底になっている。いろいろな要因があると思うが、あまり信頼できる評価指標にな

っていないのではないかという印象があります。なぜ、他の指標経年変化と比べて、令和2年度の値が顕著ではないのかを、今すぐにはお答えいただくことは無理だと思いますので、御検討いただければありがたいと思います。

以上です。

○近藤部会長　ほか、どうでしょうか。まだもう一個ありますので、また御意見がありましたらお願いします。

では引き続いて、資料の1-3について、また事務局のほうから御説明をお願いしますでしょうか。

○加藤主任専門員　資料1-3で、令和6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報告させていただきます。府や市町村、国などの機関の取組状況について、書いてあります。

総量削減計画の主な自動車環境対策としましては、1から7までに沿って整理をしております。我々事務局が構成機関に対して施策調査を実施した結果をもとに、今年度作成いたしました。

1の自動車単体規制の推進でございますが、近畿運輸局の適正点検整備研修会、街頭検査の実施のほか、最新規制適合車への転換促進としてハイブリッドやCNGトラックなどの補助制度があります。大阪府のメールマガジンでは、国等の補助制度や融資制度等の情報収集により、事業者などへ情報提供を行っております。

2の車種規制の実施については、法に基づく車種規制のほか、令和3年度に廃止した府条例に基づく流入車規制があります。左のグラフは、流入車の非適合車率の推移を示しています。右の表は大阪府の車種、代替状況を示しており、初年登録年が平成25年以降の貨物車割合については、大阪府は、全国の57%よりも高い65%になっています。

3の電動車の普及促進については、府では「おおさか電動車普及戦略」を策定して、様々な取組を進めております。「おおさか電動車協働普及サポートネット

ワーク」を通じて、展示試乗会の開催等を実施しています。また、電動車導入や充電設備などに対して補助を行っています。大阪府が事務局である大阪自動車環境対策推進会議において、ポスター・リーフレットを作成して、イベントなどへ配布しています。参考として、電動車普及戦略の国と府の目標を示しています。現在、戦略の見直しを行っており、年度内に改定する予定です。

6 ページ、府域の新車販売台数の割合の目標に対する経年の実績で、電動車は増加傾向にあります。7 ページの府域の保有台数に占める割合で、目標に対する経年変化の実績は、徐々に増加傾向にあるという状況です。

4 のエコドライブの推進については、市町村職員や事業者に対してエコドライブの講習などを実施しています。一番下には、昨年度のエコドライブセーフティドライブ講習会の模様を記載しております。アイドリングストップの推進については、長い時間の駐車場でのアイドリングの規制に取り組んでいるということで、右にアイドリングストップの看板を掲載しております。

5 の交通需要調整・低減については、近畿運輸局により、物流総合効率化法に基づく大綱の推進に向けて、セミナー等の取組や補助事業を実施しております。モーダルシフトの状況を、輸送機関別の貨物流動量を表で示しております。公共交通機関の利便性の向上については、鉄道・バス、その他に関する整備などを行っているということで掲載しています。

6 の交通流対策については、高速道路、バイパスの整備、連続立体交差事業などのハード面の対策のほか、阪神高速道路の環境ロードプライシングの対策を記載しています。

7 の普及啓発活動については、近畿地方整備局をはじめとする道路関係者による国道43号線、阪神高速神戸線の大気環境改善に向けた交通需要軽減キャンペーン、また、府によるメールマガジンの配信や、安全運転管理者講習を通じての周知活動を掲載しております。

おおさか交通エコチャレンジ宣言事業者の登録制度は、自ら率先して環境に配慮した自動車の利用を宣言する事業者の登録制度として設けておりまして、令和6年度末で121者が登録されております。

以上が、資料1-3の説明でございます。

○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御質問等はございませんでしょうか。

では、私から。国でも電動車の目標値が設定されていますよね。でも、最近の諸外国の状況から見ると、本当に日本はこの目標で進んでいこうとしているのかがよく分からない。国として何か見直しを考えているなどの話はあるのでしょうか。

○小椋主査 脱炭素・エネルギー政策課小椋と申します。

国の目標に関しましては、こちらに記載のものから新たに変わっていく情報などは今のところ入っていない状況です。こちらが今の国の目標と捉えて、大阪府もこれより少し上回るという野心的な方向で目標を立てて進めています。

○近藤部会長 地球温暖化対策等の関係もあるので、近々何か見直しがあるのではないかなという気はいたします。

○小椋主査 引き続き注視してまいります。ありがとうございます。

○近藤部会長 お願いします。ほかに何かございませんでしょうか。

○内田委員 では一つ、内田から1点だけ。

○近藤部会長 お願いします。

○内田委員 数年前、私は、ZEVの定義が不明確であることから、FCVとかPHEVとか明記していただくようお願いしました。PHEVも厳密にいうと、ゼロエミッションではないです。日本政府が言う電動車には、ハイブリッドも含んでいます。EU等が言っていた電動化というのは、ハイブリッドを認めないというような政策でした。それに比べると日本政府の方針というのは、現実的な落

としどころ。トヨタが始めてすぐ、他メーカーも戦略をなぞっているようなところがあるので、劇的な変化はないのではないかと考えております。この電動車というのも細分化して、それぞれがどの程度売れているのか、保有台数がどのような状況になっているのかというのを、今後整理していただきたいというお願いです。以上です。

○近藤部会長　ありがとうございます。私がちょっと間違っていて、国の目標の電動車には、ハイブリッドも含んでいるということではないですかね。

○小椋主査　そうですね、はい。

○近藤部会長　そういうことですね。分かりました。私が勘違いしていて、完全にEV、電気自動車を推進するのかなと思っていたのですが、分かりました。

ほかに何かございませんでしょうか。よろしいでしょうかね。振り返って、ほかの資料についても結構ですけども、よろしいでしょうか。

では、いろいろ御意見をいただきましたけれども、資料の変更について大きなものはないというふうに私は理解いたしましたので、委員からいただいた御意見については、部会長預かりとさせていただきます。後日、私のほうで事務局と調整させていただきたいと思うのですが、そういう方向で進めていってよろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、議題1はこれで終わりにさせていただいて、議題2の「その他」の議題として、事務局から何かございませんでしょうか。

○志知課長補佐　特にございません。

○近藤部会長　分かりました。事務局から特にないようですが、委員の皆様方から何かございませんでしょうか。これもないということですね。

それでは、本日の議事を終了したいと思います。委員の皆様方には、貴重な御意見をいただきましてありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。

○志知課長補佐 委員の皆様、本日はお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございました。また、貴重な御審議・御意見をいただきまして、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、近藤部会長がおっしゃったように、御意見を整理いたしまして、改めて部会長に確認をさせていただいた上で、総量削減計画策定協議会の幹事会において御報告させていただく予定でございます。

以上をもちまして、本日の検討部会を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。

閉会 午前 11時12分