

大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする  
自動車環境対策の新たな取組について  
(部会報告)

平成 28 年 11 月

大阪府環境審議会流入車対策部会

## 目 次

はじめに	1
1 第3次計画の進捗状況	3
(1) 第3次計画の概要	
(2) 第3次計画の自動車環境対策の成果	
(3) 目標の達成状況	
2 現状と課題	14
(1) 現状	
(2) 課題	
(3) 平成32年度目標の達成に向けての考え方	
3 新たな取組について ～中小事業者等へのサポートの充実～	20
○環境配慮の取組推進の拠点機能（(仮称)ECO交通推進センター）の整備	
(1) 効果的かつ効率的な流入車規制の推進 ～環境性能の良い車の使用を～	
(2) 中小事業者に対する取組支援 ～環境に配慮した車の使い方を～	
(3) 市町村との連携の強化	
○取組にあたっての留意事項	
参考資料	25

## はじめに

大阪府では、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（以下「NO<sub>x</sub>・PM法」という。）に基づき、平成15年7月に策定した「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」（以下「第2次計画」という。）の目標である二酸化窒素（以下「NO<sub>2</sub>」という。）及び浮遊粒子状物質（以下「SPM」という。）の大気環境基準をより早期かつ確実に達成するため、これまでの自動車環境対策に加え、平成21年1月から「大阪府生活環境の保全等に関する条例」（以下「条例」という。）に基づき流入車規制を実施してきた。

流入車規制の結果、対策地域外から流入する非適合車の割合は、規制前は17%（平成19年度）であったものが、0.8%（平成26年度）まで低下し、非適合の流入車による環境負荷は確実に低減している。

平成25年6月には「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3次〕」（以下「第3次計画」という。）を策定し、「平成27年度までに、NO<sub>2</sub>及びSPMの大気環境基準をすべての監視測定局において継続的・安定的に達成する」という平成27年度目標に向け、流入車規制を含め、総合的に自動車環境対策を進めてきた。

これらの取組により、大阪の大気環境は緩やかな改善傾向で推移してきており、NO<sub>2</sub>は平成22年度から6年連続ですべての監視測定局において環境基準を達成している。また、SPMは平成27年度に1局で環境基準を達成しなかったが、年平均濃度は改善傾向で推移している。

大阪府としては、第3次計画に掲げる「平成32年度までに、対策地域全体で大気環境基準を達成する」という平成32年度目標をより早期かつ確実に達成することが重要と認識し、環境負荷の大きい大型車を中心とする自動車環境対策のより一層の推進に向け、新たな取組を検討する必要がある。

また、流入車規制については、非適合の流入車の割合が大幅に低下し、環境負荷が低減されてきたことから、このような状況を踏まえた効果的かつ効率的な流入車規制の手法を検討する必要がある。

このため、平成28年3月に、大阪府知事から大阪府環境審議会に対して、「流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について」諮問されたことを受け、流入車対策部会において専門的な見地から調査検討を行った。また、検討にあたっては、第3次計画の新たな取組について調査審議することから、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との合同開催により行った。

本報告は、3回にわたる審議及び府民等からの意見募集の結果を踏まえて取りまとめたものである。

# 1 第3次計画の進捗状況

## (1) 第3次計画の概要

第3次計画では、平成27年度目標及び平成32年度目標を定めるとともに、自動車から排出される総量の削減目標量を定めている。また、目標達成に向けた主な自動車環境対策として7項目を掲げている。

### ○対策地域

第3次計画の対象地域は、NOx・PM法第6条第1項及び第8条第1項の規定により政令（平成4年政令第365号）で定められた対策地域と同じ範囲である、能勢町、豊能町、太子町、河南町、千早赤阪村、岬町を除く37市町である。



図1 対策地域

### ○目標

- ・平成27年度までに、NO<sub>2</sub>及びSPMに係る大気環境基準をすべての監視測定局において継続的・安定的に達成する。
- ・平成32年度までに、対策地域全体で大気環境基準を達成する。

### ○削減目標量

表1 基準年度及び目標年度における総量、自動車からの排出量

区分	平成21年度 (基準年度)	平成27年度 (目標)	平成32年度 (目標)
大気中に排出される NOx <sup>*</sup> の総量	39,300t	38,080t	34,590t
自動車からのNOx排出量 (削減目標量、削減割合)	18,130t	14,420t (▲3,710t、20%)	11,220t (▲6,910t、38%)
大気中に排出される PM <sup>*</sup> の総量	2,510t	2,460t	2,220t
自動車からのPM排出量 (削減目標量、削減割合)	910t	720t (▲190t、21%)	670t (▲240t、26%)

※NOx: 窒素酸化物、PM: 粒子状物質

## ○目標達成に向けた主な自動車環境対策

1. 自動車の適切な点検・整備の促進等による自動車単体規制の推進
2. 車種規制の適正かつ確実な実施、流入車規制の推進
3. 官民協働によるエコカーの導入促進
4. エコドライブの取組の推進
5. 事業者に対する輸送効率の向上等の取組促進による交通需要の調整・低減
6. バイパスの整備、交差点改良、新交通管理システムの推進等の交通流対策
7. 環境に配慮した自動車利用についての普及啓発・環境教育

### (2) 第3次計画の自動車環境対策の成果

NOx・PM法に基づき、国、大阪府、対策地域の37市町及び関係道路管理者により、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を設置している。当該協議会の構成機関が実施主体となり、第3次計画に掲げる取組を推進している。

#### [1] 自動車の適切な点検・整備の促進等による自動車単体規制の推進

最新規制適合車への転換促進や使用時における排出ガス低減装置の性能維持のための点検・整備等の取組を実施している。

(主な取組)

- ・ディーゼル自動車排出ガス規制について、ポスト新長期規制が平成21・22年に導入された。
- ・最新規制適合車への転換を促進するため、国はホームページで情報提供するとともに、大阪府はパンフレットによる情報提供を行った。
- ・排出ガス低減装置の性能維持のために、近畿運輸局は適正点検整備研修会\*において、整備の重要性について講義した。

\*一定台数以上のバス、トラック等を使用する自動車の使用者については、整備管理者を選任し、自動車の点検・整備等を処理させることとなっている。

- ・自動車排出ガス規制基準の遵守や適正な点検整備の徹底を図るため、近畿運輸局、大阪市、岸和田市、大阪自動車環境対策推進会議\*等は、自動車排出ガス等街頭検査を行った。

\*大阪自動車環境対策推進会議：大阪府、大阪市、堺市その他行政機関や関係団体で構成

- ・近畿運輸局や大阪府は、NOx・PM法に基づく自動車使用管理計画書及び実績報告書の提出時等に、対象自動車を30台以上使用する特定事業者（以下「特定事業者」という。）に対して、自動車の維持管理を適切に行うよう指導した。

(自動車の代替状況)

最新規制適合車への転換促進により、対策地域内を走行する普通貨物車（1ナンバー）では、新長期規制以上の割合が平成21年度（基準年度）の27%から平成26年度は47%に増加しており、自動車の代替が進んでいる。

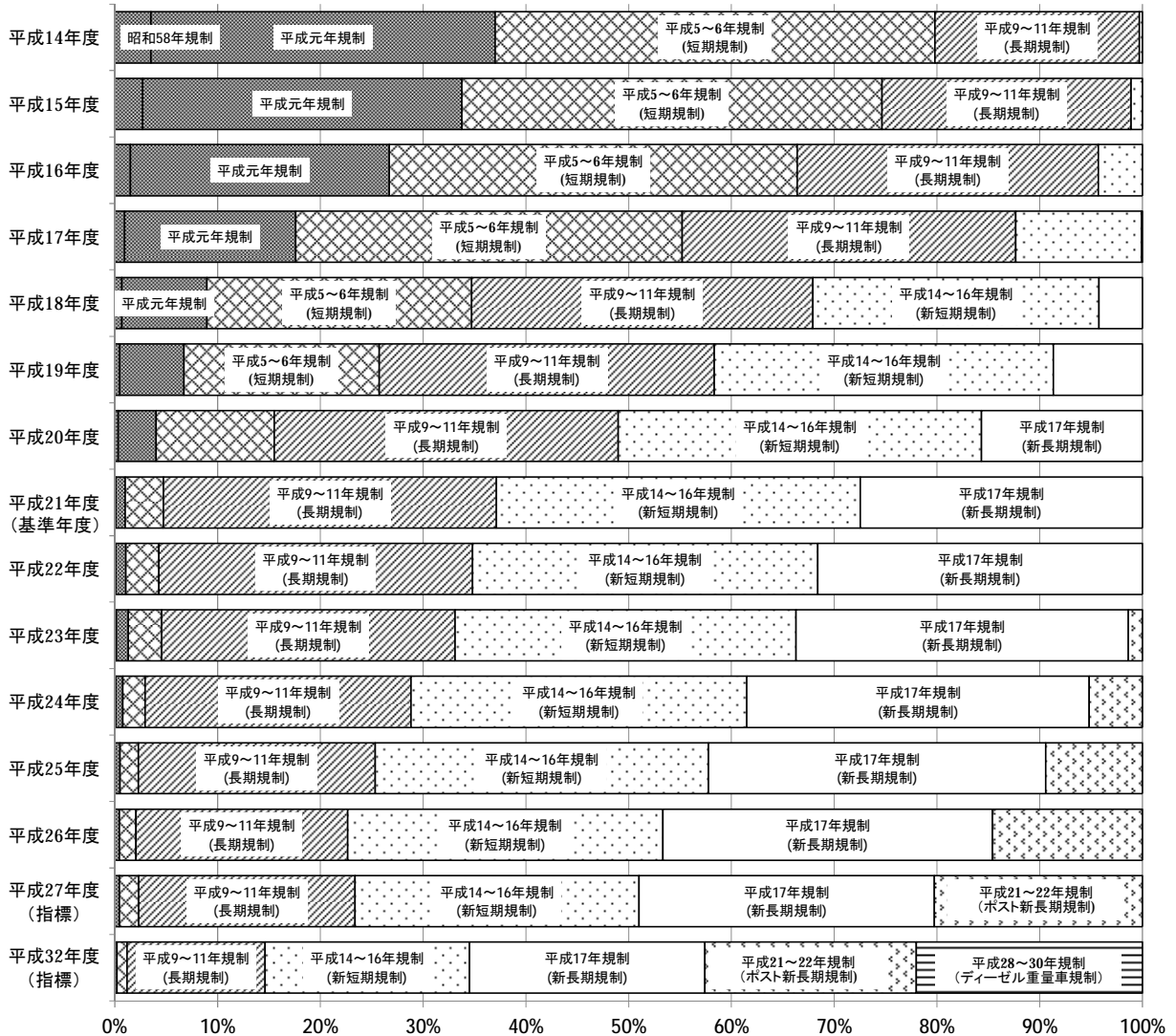


図2 大阪府対策地域内における普通貨物車の規制適合車別構成割合の推移

(出典) 環境省「自動車交通環境影響総合調査（ナンバープレート調査）」

[2] 車種規制の適正かつ確実な実施、流入車規制の推進

NOx・PM法に基づく車種規制の適正かつ確実な実施や条例に基づく流入車規制の推進のための取組を実施している。

(主な取組)

- ・国は、車種規制を適正かつ確実に実施するため、車種規制基準に適合しない自動

車について、自動車検査証へ使用可能最終日等を記載し、使用者に周知・徹底した。また、車種規制基準等についてホームページ等で情報提供した。

- ・大阪府は、流入車規制の実効性を確保するため、車種規制適合車等（以下「適合車」という。）の使用義務に違反している事業者に対して、使用命令と併せ事業者の名称等を報道提供やホームページにおいて公表するとともに、その内容を関係団体へ周知するなど厳格に対応している。（使用命令・公表件数延べ 34 者）（詳細は参考資料（8）参照）

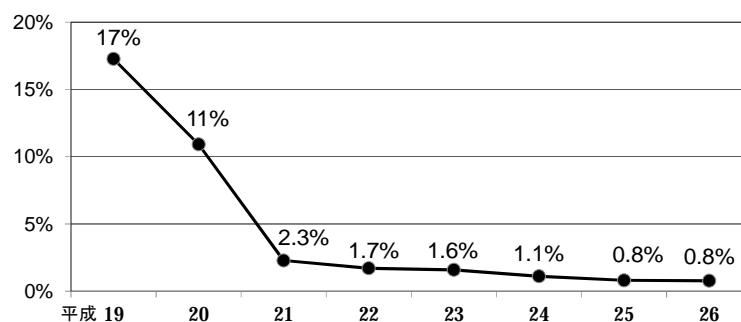
（自動車の代替状況）

[1] 参照（再掲）

（流入車の非適合車の状況）

対策地域内における普通貨物車に係る流入車の非適合車率が 0.8%まで低下し、また、バスについては、1%未満で推移している。

#### 普通貨物車



#### 乗合自動車（バス）

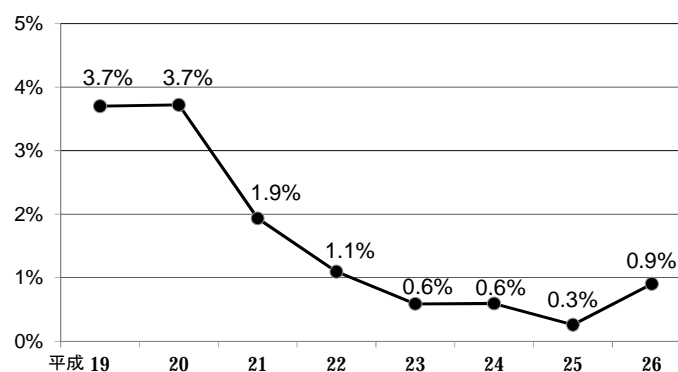


図3 非適合車率の推移

（出典）環境省ナンバープレート調査より大阪府作成（通過交通含む）



### [3] 官民協働によるエコカーの導入促進

「大阪エコカー普及戦略」に掲げる平成 32 年度までに大阪府内の自動車 2 台に 1 台をエコカーとすることを目標に、エコカーの導入に対する補助やインフラ整備促進のための支援、公用車への率先導入、エコカー展示・試乗会等による府民への啓発活動等の取組を実施している。

(主な取組)

- ・国は、最新規制適合のディーゼルトラックや、天然ガス（CNG）トラック・バス、ハイブリッドトラック・バス等の導入補助を実施した。
  - ・堺市や八尾市等において CNG バス等のエコカーの導入補助を実施し、また、池田市はエコカーについては市内施設の駐車場料金を無料にする制度を実施した。
  - ・自動車関連税制については、国や大阪府がエコカーについて優遇税制（自動車税（大阪府）、自動車取得税（大阪府）、自動車重量税（国））を実施した。
  - ・国は、電気自動車（EV）用の充電設備や燃料電池自動車（FCV）用の水素ステーションの整備費用の補助を実施した。
  - ・大阪府は、府内の充電設備の整備を図るため、次世代自動車充電インフラ設置に係るビジョンを策定した。（ビジョン対象箇所数 600 箇所）
  - ・大阪府、大阪市は、公用車へのエコカー率先導入を実施した。
  - ・近畿運輸局や大阪府は、NOx・PM 法に基づく自動車使用管理計画書及び実績報告書の提出時等に、特定事業者に対して、エコカーへの代替を指導した。
  - ・大阪エコカー普及サポートネット<sup>\*</sup>は、市町村の環境イベントでエコカー展示・試乗会を実施した。
- <sup>\*</sup>大阪エコカー普及サポートネット：大阪府等の行政機関、自動車メーカー、自動車ディーラー等で構成
- ・大阪自動車環境対策推進会議は、エコカーの種類及び特徴を周知するため、リーフレットやポスターを作成し、配布した。

(エコカーの普及状況)

平成 25 年度に大阪府内のエコカーは 71 万台となり、エコカー普及戦略の平成 27 年度目標（69 万台）を達成した。

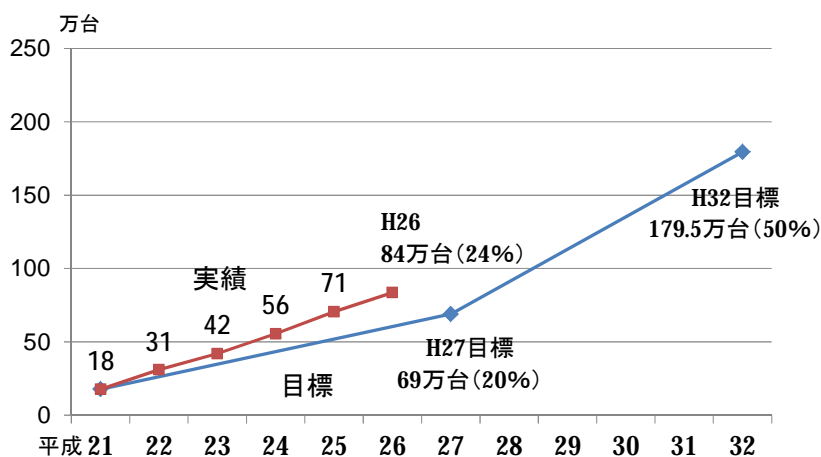


図 4 大阪府内のエコカー普及台数

(出典) 一般財団法人自動車検査登録情報協会等のデータより大阪府作成

#### [4] エコドライブの取組の推進

エコドライブ講習会や特定事業者への指導等により、エコドライブの実践に向けた取組を実施している。

(主な取組)

- ・大阪自動車環境対策推進会議や市等は、事業者や住民を対象としたエコドライブ講習会を実施した。
- ・大阪府は、市町村職員を対象としたエコドライブ講習会を実施した。
- ・大阪府は、エコドライブの支援ツールとして、市町村や事業者に対してエコドライブシミュレーターや燃費計の貸し出しを行った。
- ・大阪自動車環境対策推進会議は、事業者にエコドライブのステッカーやリーフレットを配布した。
- ・近畿運輸局や大阪府は、NOx・PM法に基づく自動車使用管理計画書及び実績報告書の提出時等に、特定事業者に対して、エコドライブに取り組むよう指導した。

#### [5] 事業者に対する輸送効率の向上等の取組促進による交通需要の調整・低減

モーダルシフトの推進や公共交通機関の利便性向上等による自動車走行量を削減するための取組を実施している。

(主な取組)

- ・近畿運輸局は、トラック輸送を減らすため、モーダルシフトに要する費用の補助を実施した。
- ・大阪外環状鉄道(株)は、公共交通機関の利便性向上のため、おおさか東線を整備した。(H20.3 放出～久宝寺間開業済)
- ・大阪市は、バスの利便性向上のためバスロケーションシステムを整備した。
- ・近畿運輸局は、エコ通勤の普及促進を図るため、エコ通勤を積極的に推進している事業所を優良事業所として認証・登録し、その取組事例を広く周知する「エコ通勤優良事業所認証制度」に取り組んだ。
- ・堺市は公用車の電気自動車を市民が共同利用できるよう、公用車 EV カーシェアリングを実施した。
- ・近畿運輸局や大阪府は、NOx・PM法に基づく自動車使用管理計画書及び実績報告書の提出時等に、特定事業者に対して、公共交通機関の利用の促進に取り組むよう指導した。

(自動車走行量の推移)

平成 26 年度における対策地域内の年間自動車走行量は平成 21 年度から 4 %減少した。

なお、自動車走行量は経済活動等の影響を受ける。平成 25 年度の大阪府内の貨物の全流動量は平成 24 年度から増加しているが、その期間の自動車走行量は減少

している。(参考資料(1)参照)

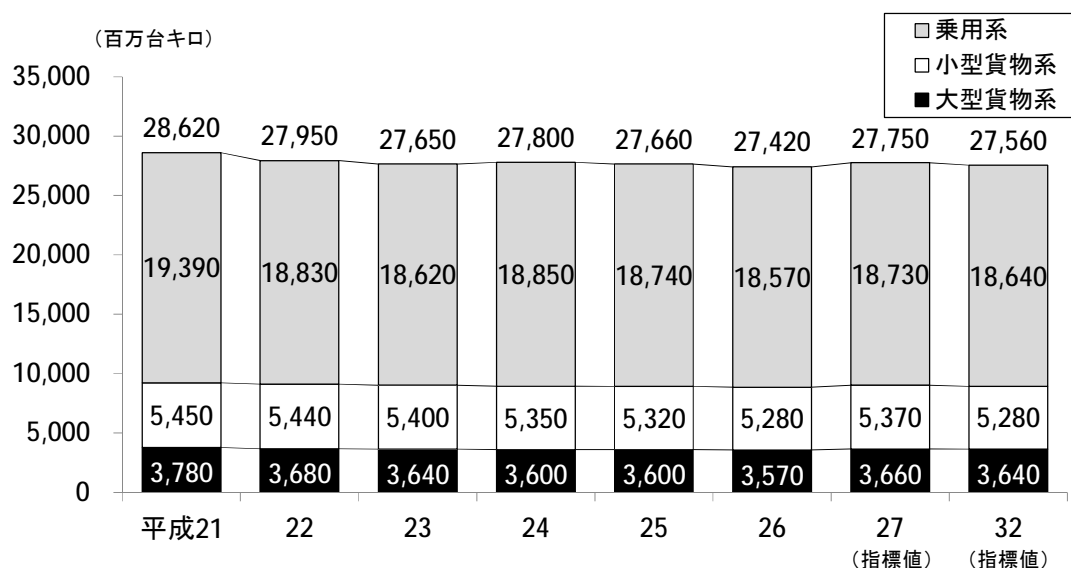


図5 対策地域内の年間自動車走行量の推移

#### [6] バイパスの整備、交差点改良、新交通管理システムの推進等の交通流対策

道路網の整備や高度道路交通システムの推進等による交通の分散や交通渋滞解消のための取組を実施している。

(主な取組)

- ・都市部の交通を分散させるため、西日本高速道路(株)や阪神高速道路(株)、大阪府等は、高速道路の整備に取り組んだ。(H25.5 阪神高速淀川左岸線1期開通)
- ・市街地における交通渋滞解消のため、近畿地方整備局や大阪府等はバイパスの整備に取り組んだ。(H26:32箇所整備中)
- ・近畿地方整備局や大阪府は、交差点での即効性のある渋滞対策である右左折レーンの整備に取り組んだ。(H26:7箇所整備中)
- ・踏切による交通渋滞を解消するため、近畿運輸局や大阪府等は、連続立体交差事業に取り組んだ。(H26:7箇所整備中)
- ・大阪府警察は、交通情報提供システム(AMS)の整備拡充を行った。(H26:光ビーコン250基、交通情報板2基)
- ・阪神高速道路(株)は、国道43号や阪神高速3号神戸線沿道の大気環境改善のため、阪神高速5号湾岸線において、環境ロードプライシングを実施した。(国道43号・3号神戸線・5号湾岸線の3路線での5号湾岸線の分担率:H21 38.9%→H27 50.0%)

(平均旅行速度の推移)

自動車走行量の減少や渋滞解消等の取組により、平成26年度における対策地域内の全幹線道路における平均旅行速度は平成21年度から7%上昇した。

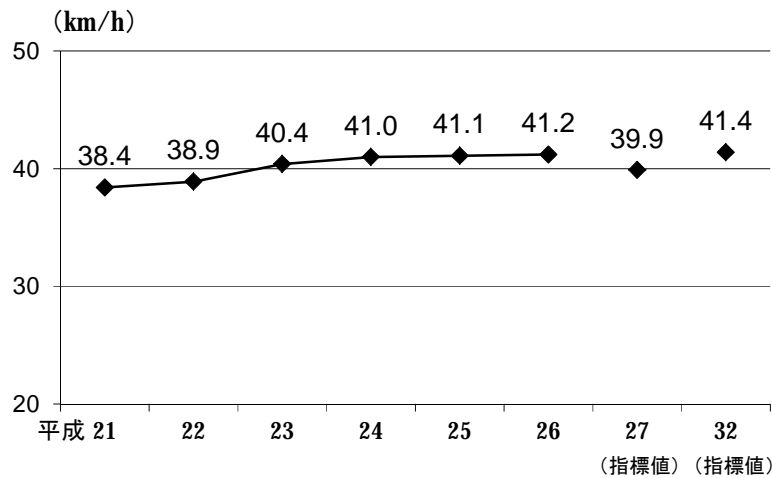


図 6 対策地域内の全幹線道路の平均旅行速度

#### [7] 環境に配慮した自動車利用についての普及啓発・環境教育

府民や事業者を対象とした普及啓発や環境教育の取組を実施している。

(主な取組)

- ・近畿地方整備局、近畿運輸局、阪神高速道路(株)は、毎年2月に、道路情報板やラジオ等を活用し、阪神高速5号湾岸線への迂回を呼びかける「国道43号・阪神高速3号神戸線における大気環境改善に向けた交通需要軽減キャンペーン」を実施した。
- ・近畿地方整備局は、国道43号のNO<sub>2</sub>濃度が高くなった場合に、ホームページ掲載やメール配信により、阪神高速5号湾岸線への迂回協力を要請した。
- ・大阪府は、ホームページやメールマガジンを用いて、エコカー導入補助金、セミナー、エコカー展示・試乗会など自動車環境対策に関する情報を発信した。  
(H27:メルマガ登録者数1,911人、配信19回)
- ・近畿運輸局や大阪府は、小学生等を対象に交通と環境について学ぶプログラムを実施した。
- ・大阪自動車環境対策推進会議は、事業者の取組を推進する「おおさか交通エコチャレンジ推進運動」や、エコカー普及やエコドライブ推進等の啓発活動を行った。

### (3) 目標の達成状況

#### ①NO<sub>2</sub>の環境基準達成状況及び自動車からのNO<sub>x</sub>排出量の目標達成状況

NO<sub>2</sub>は平成22年度から6年連続で全ての監視測定局で環境基準を達成した。また、年平均濃度についても、緩やかな改善傾向で推移している。

自動車からのNO<sub>x</sub>排出量については、関係機関が取り組んできた自動車環境対策の成果により、排出量は着実に減少し、平成24年度に平成27年度目標を達成した。

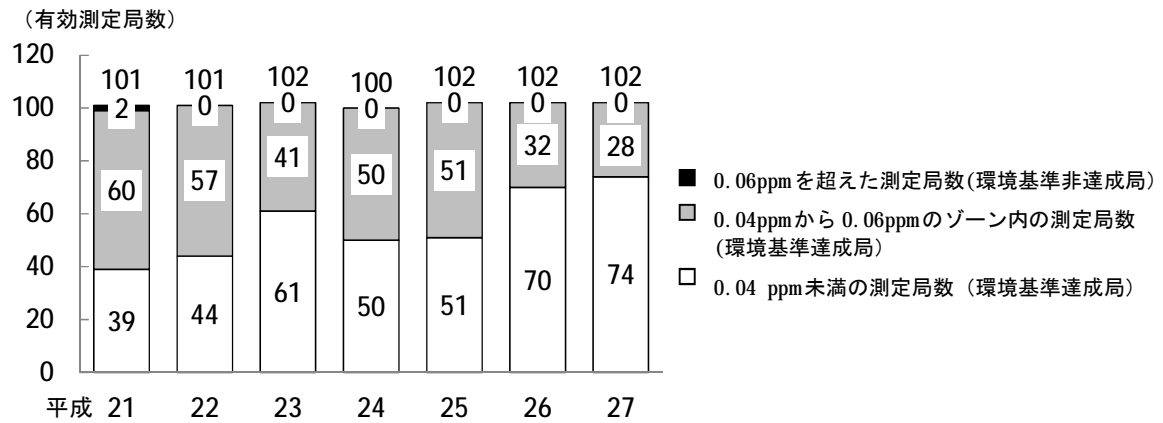
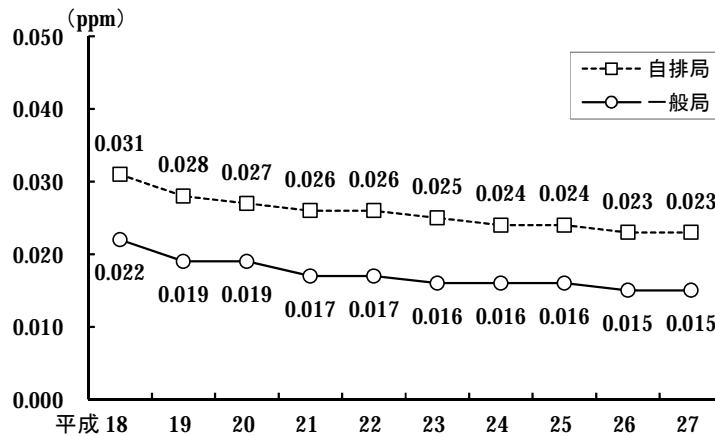
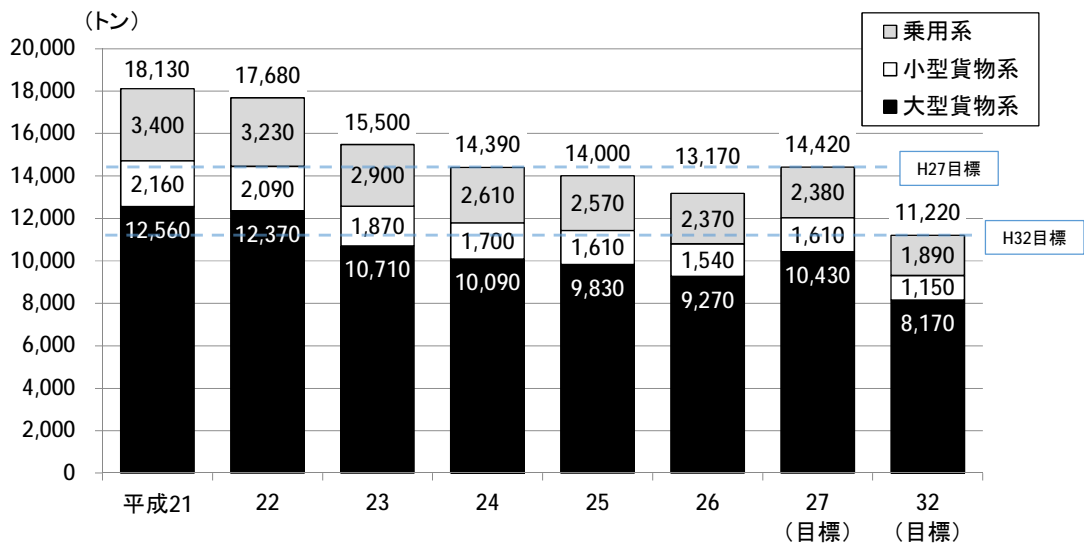


図7 大阪府内全局のNO<sub>2</sub>の環境基準達成状況の推移 (年間98%値の分布状況)



(注) 有効測定局の年平均濃度の平均

図8 大阪府内の二酸化窒素の年平均濃度の推移



乗用系 : 軽乗用車、乗用車、バス  
 小型貨物系 : 軽貨物車、小型貨物車、貨客車  
 大型貨物系 : 普通貨物車、特種(殊)車

(注) 四捨五入の関係で車種別の合計値と全車種の合計値が一致しない場合がある。

図9 対策地域内の自動車からのNOx排出量の推移

## ②SPMの環境基準達成状況及び自動車からのPM排出量の目標達成状況

SPMは、強い黄砂の影響があった平成23年度を除き、おおむね全ての局で環境基準を達成しているものの、平成27年度は自動車排出ガス局の1局が、2日連続して日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ を超えたため環境基準を達成しなかった。なお、年平均濃度は、緩やかな改善傾向で推移している。

環境基準を超過した要因として、7月末から8月上旬にかけて、本州付近に中心を持つ太平洋高気圧に覆われ、上空まで風が弱かったため、汚染物質が蓄積した上、光化学反応による二次生成が増加したことが考えられ、大阪府域全体で高い値が見られている。

自動車からのPM排出量については、平成24年度に平成27年度目標を達成し、さらに減少を続けている。

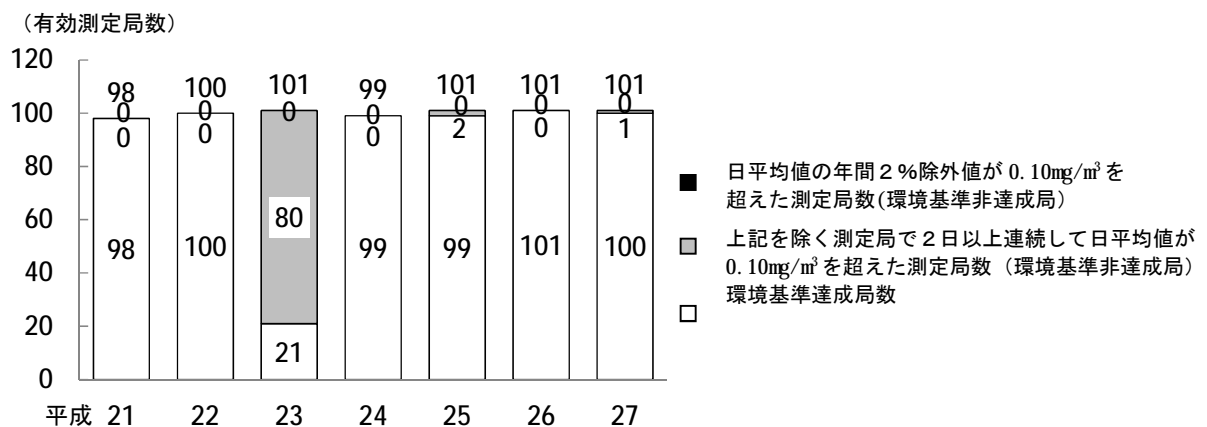
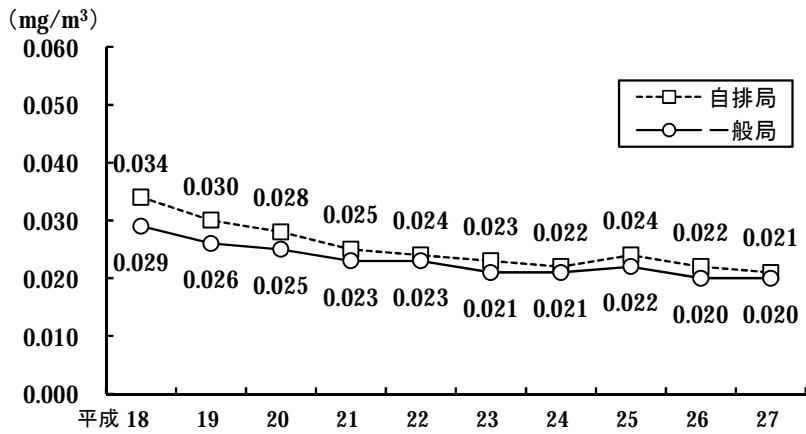
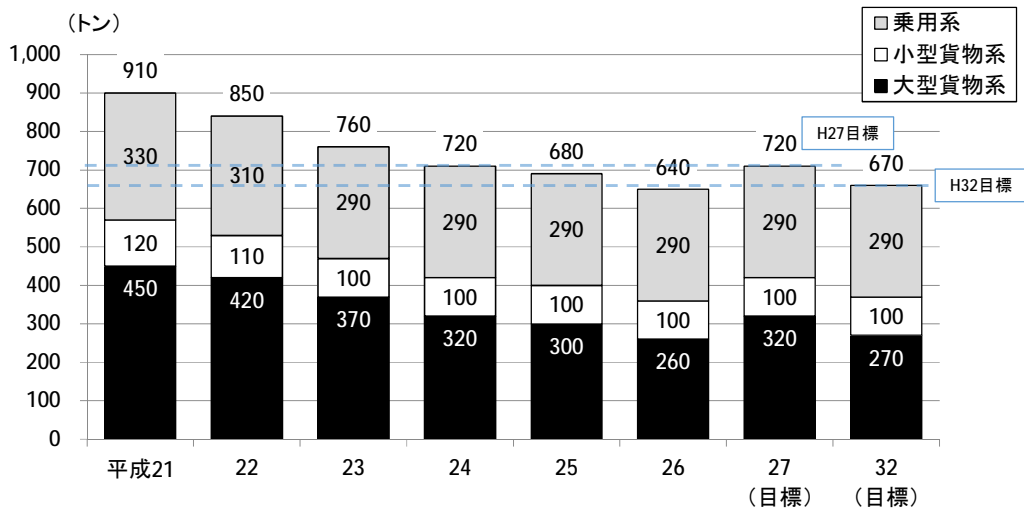


図10 大阪府内全局のSPMの環境基準達成状況(長期的評価)の推移



注 有効測定局の年平均濃度の平均

図 11 大阪府内の浮遊粒子状物質の年平均濃度の推移



乗用系 : 軽乗用車、乗用車、バス  
 小型貨物系 : 軽貨物車、小型貨物車、貨客車  
 大型貨物系 : 普通貨物車、特種(殊)車

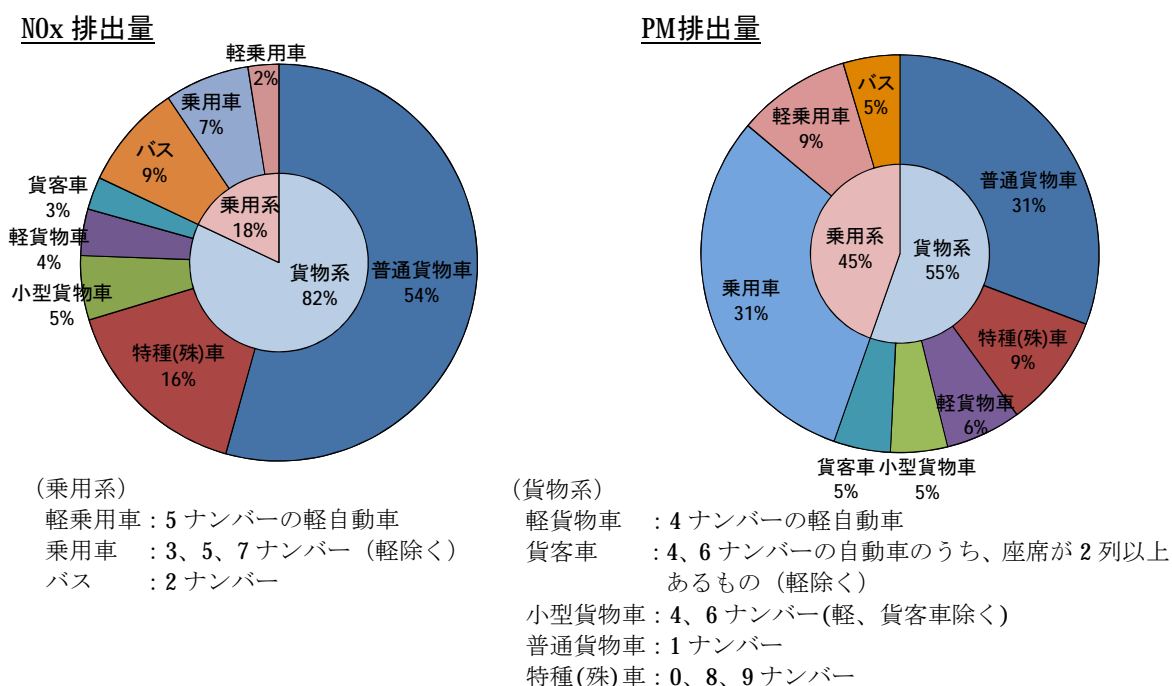
(注) 四捨五入の関係で車種別の合計値と全車種の合計値が一致しない場合がある。

図 12 対策地域内の自動車からのPM排出量の推移

## 2 現状と課題

### (1) 現状

- ・自動車からの NOx 排出量は着実に減少してきているものの、平成 32 年度の排出量目標の達成に向けては平成 26 年度の排出量からさらに 15%削減する必要がある。
- ・平成 26 年度の自動車からの NOx 排出量について、車種別では貨物系が全体の 82%を占め、その中でも普通貨物車が最も多く、全体の 54%を占めている。また、自動車からの PM 排出量は貨物系が全体の 55%を占め、普通貨物車は全体の 31%を占めている。
- ・普通貨物車は 1 台当たりの排出量が乗用車に比べ、NOx では 162 倍、PMでは 6 倍となっており、特に NOx について大型車の環境負荷は大きくなっている。



(注) 四捨五入の関係で車種別の合計値と全車種の合計値が一致しない場合がある。

図 13 自動車からの NOx・PM排出量の車種別割合（平成 26 年度・対策地域内）

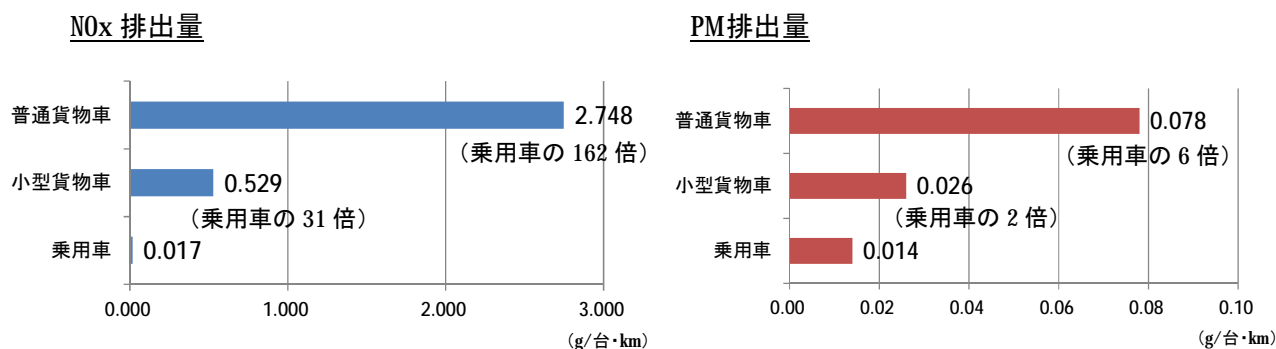


図 14 1 台の車が 1km 走行時に排出する NOx・PM量（平成 26 年度）



- ・ **NOx** では約 8 割、**PM** では約 6 割の排出量を占める普通貨物車等のトラックの輸送の状況として、全国のトラック輸送分担率（トンベース）を見ると、事業用トラックの輸送量は **68%** を占めており、その運送事業者の **99%** は中小事業者である。なお、大阪府内の運送事業者数は **4,631** 者である（平成 26 年度末時点）。
- ・ これら運送事業者の経営状況は、（公社）全日本トラック協会の「経営分析報告書（平成 26 年度決算版）」によると、平成 26 年度におけるトラック運送事業の営業利益率は **△0.9%** で赤字となっている。なお、運送コストの内訳を見ると、人件費が **38.5%**、燃料油脂費が **18.8%** と多く、この 2 つの費用で運送コストの約 6 割を占めている。また、新規事業者の参入による事業者間の競争激化に加え、事業者の約 6 割がドライバー不足の状況であり、運送事業者の経営環境は厳しくなっている。

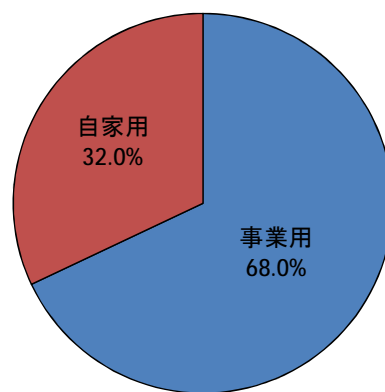


図 15 トラック輸送分担率（トンベース）  
（平成 26 年度・全国）

（出典）国土交通省「自動車輸送統計年報」より大阪府作成

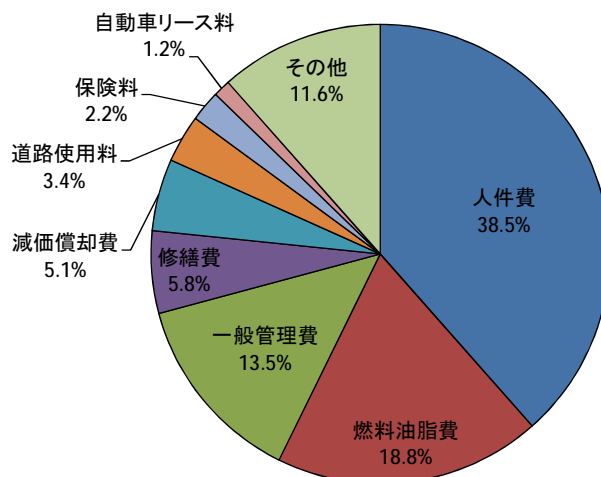


図 16 トラック運送事業のコスト割合（平成 26 年度）

（出典）（公益社団法人）全日本トラック協会「経営分析報告書（平成 26 年度決算版）」より大阪府作成

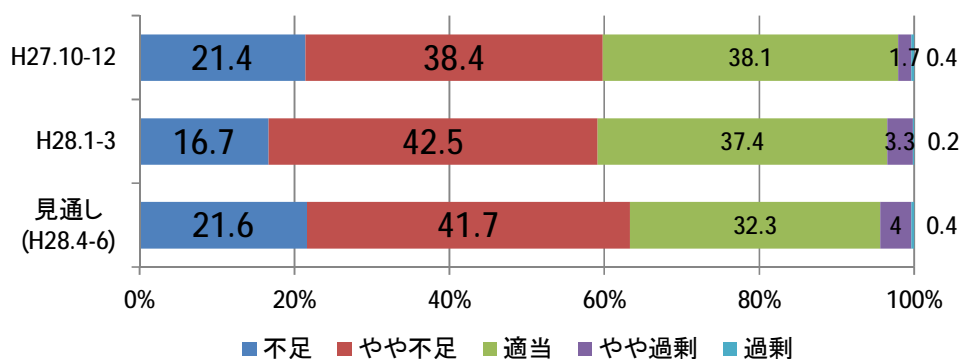


図 17 トラック運送業界の人手不足感

(出典) (公益社団法人) 全日本トラック協会「第 93 回トラック運送業界の景況感 (速報)」より大阪府作成

- ・自動車の使用に関する環境負荷低減の取組として、第一は「不要不急の自動車を使用しない」である。第二は自動車を使用する場合に「環境性能の良い車の使用」で、第三には「環境に配慮した使い方」が重要である。
- ・「環境性能の良い車の使用」の取組として、大気汚染防止法に基づく自動車単体規制や自動車 NOx・PM法に基づく車種規制、条例に基づく流入車規制があり、これらの規制により自動車の代替が進んでいる。(自動車の代替状況は p. 5 図 2 参照)
- ・自動車単体規制については、国において、平成 14～16 年に新短期規制、平成 17・19 年に新長期規制、平成 21・22 年にポスト新長期規制が導入されるなど、順次規制が強化されている。ポスト新長期規制ではディーゼル車について新長期規制から NOx が 4～6 割、PM が 5～6 割削減する規制値となっている。また、ポスト新長期規制から NOx を約 4 割削減する次期ディーゼル重量車規制が平成 28 年 10 月から開始される。
- ・流入車規制における大阪府の車両検査は、主に運送事業者の車両をターゲットとして、トラックターミナルや卸売市場、観光バスの駐車場など大阪市内を中心とした 16ヶ所で実施されている。大阪府は平成 27 年度までに約 42,000 台の車両を検査し、その結果、使用義務違反である非適合車は 894 台、適合車等標章 (以下「ステッカー」という。) の表示義務違反である非表示車は 2,835 台であった。検査車両に対する非適合車率は、検査を開始した平成 20 年度以降、年々減少し、平成 27 年度には 0.7% まで低下しているのに対し、非表示車については、平成 23 年までは減少していたが、平成 24 年度以降は増加に転じており、平成 27 年度は 14% であった。(詳細は参考資料 (8) 参照)
- ・平成 27 年度の大阪府の車両検査の結果について、検査場所別の非適合車率を見ると、バスについては国内ツアーバスの発着場では非適合車率が 0% に対し、国内ツアーバスだけでなく海外からの観光ツアーバスも利用する大阪城公園や関西国際空港などでは、非適合車率は 2% であった。また、トラックについては、事業用自動車

(緑ナンバー) が出入りする物流拠点では、非適合車はほとんど確認されていないのに対し、事業用自動車だけでなく自家用自動車(白ナンバー)も出入りする工事現場や卸売市場、工場、展示場等では非適合車が確認されている。

表2 検査場所別の非適合車率(平成27年度・大阪府車両検査)

対象車	検査実施場所	検査台数	非適合車台数	非適合車率	備考
バス	バス一般	2,052	42	2.0%	大阪城公園、関空他
	バス国内	145	0	0.0%	国内旅行ターミナル
	計	2,197	42	1.9%	
トラック	工事現場	165	2	1.2%	
	卸売市場	754	6	0.8%	
	物流拠点	4,171	1	0.02%	トラックターミナル
	その他	602	2	0.3%	工場、展示場等
	計	5,692	11	0.2%	
総計		7,889	53	0.7%	

※非適合車率：非適合車台数/検査台数

- ・環境省ナンバープレート調査結果から流入車の状況を見ると、対策地域内で観測された普通貨物車の非適合車率は、規制開始前の平成19年度は17%であったが、その後減少し、平成26年度は0.8%となっている。バスについても同様で、平成19年度には3.7%であったが、近年は1%未満で推移している。(p.6 図3参照)
- ・平成26年度の調査結果では、普通貨物車の非適合車率は、事業用が0.3%に対し、自家用が2.1%と高い。登録場所別の流入割合を見ると、大阪府内の対策地域外の6町村で登録されている普通貨物車については、流入割合は1%弱だが、その非適合車率は7.2%と高い。また、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県の近隣5府県で登録されている普通貨物車の流入割合は合計で18.9%と高く、その非適合車率は3.2%という結果であった。
- ・観測地域別の非適合車率の結果から、普通貨物車の非適合車は府内に広く走行していることが確認されている。(詳細は参考資料(8)参照)

表3 環境省ナンバープレート調査結果及び自動車の登録状況(普通貨物車)

使用の本拠	ナンバープレート調査結果(H26年度)		登録状況(H26年度末)			
	観測台数 (台)	(%)	観測台数中の 非適合車率	登録台数 (千台)	登録台数中の 適合車率	
滋賀県	582	(1.34%)	3.3%	26	69.1%	
京都府	1,658	(3.82%)	3.4%	33	74.4%	
大阪府(対策内)	31,824	(73.42%)	0.0%	113	98.2%	
大阪府(対策外)	415	(0.96%)	7.2%			
兵庫県	3,246	(7.49%)	1.0%	71	83.2%	
奈良県	1,597	(3.68%)	6.7%	19	69.1%	
和歌山県	1,114	(2.57%)	4.1%	16	65.4%	
その他の地域(41都道県)	2,911	(6.72%)	1.6%	2,020	70.2%	
合計	43,347	(100.00%)	349台 0.8%	2,300	72.0%	
内訳	事業用合計	31,713	73.2%	101台 0.3%	864	88.0%
	自家用合計	11,634	26.8%	248台 2.1%	1,436	62.2%
大阪府対策地域外(再掲)		415	0.96%	30台 7.2%	—	—
大阪府を除く近畿合計(再掲) (滋賀、京都、奈良、兵庫、和歌山)		8,197	18.9%	259台 3.2%	166	75.9%

(注) 登録台数については、四捨五入の関係で府県別の値と合計値が一致しない場合がある。

(出典) 環境省ナンバープレート調査及び環境省総量削減対策環境改善効果検討調査業務より大阪府作成(ナンバープレート調査は通過交通含む)

- ・ステッカーについては、事業者からの申請に対し、平成27年度末時点で約137万枚が交付されている。また、一定規模以上の特定運送事業者及び特定荷主等、特定旅行業者(以下「特定運送事業者等」という。)による措置の報告については、平成27年度は958事業者から提出されており、ほぼ全ての特定運送事業者等において条例に基づく義務が適正に実施されていることが確認されている。
- ・「環境に配慮した使い方」について、近畿運輸局管内のトラック輸送の輸送効率を見ると、平成26年度では事業用普通貨物車は40%に対し、自家用普通貨物車は29%という状況である。

表4 輸送効率の推移

区分		H23	H24	H25	H26
事業用	普通貨物車	45%	43%	42%	40%
	小型貨物車	24%	26%	30%	25%
	特種用途車	33%	39%	42%	40%
自家用	普通貨物車	30%	29%	30%	29%
	小型貨物車	10%	10%	10%	9%

(出典) 国土交通省「自動車輸送統計年報」より大阪府作成  
 輸送効率=車種別輸送トンキロ/車種別能力トンキロ  
 近畿運輸局管内(大阪、京都、兵庫、奈良、滋賀、和歌山)

## (2) 課題

### ①流入車規制について

- ・大阪府の車両検査や環境省ナンバープレート調査等の結果より、事業用自動車（緑ナンバー）については、運輸関係団体を通じた取組などにより、大部分が適合車に改善されている。一方、自家用自動車（白ナンバー）についても改善されたものの、事業用自動車に比べると非適合車率が高い。これは、自家用自動車の業種や業態が多様で関係団体も様々であり、流入車規制の趣旨が事業者に十分浸透しがたいためである。
- ・流入車規制については、幅広い主体の連携により効果を得てきたところであるが、流入車の状況変化や事業者の取組の現状を踏まえると、事業者に課している義務の中には、その義務の目的を達成したのものがある。

### ②事業者の自発的な環境配慮行動の伸展について

- ・運送事業者にとって環境配慮の取組は経済的にも人的にも負担として受け取られており、自発的な環境配慮行動を伸展させることは容易ではない。
- ・自家用普通貨物車は事業用普通貨物車より輸送効率が約10%低いなど、改善の余地が大きい。
- ・自家用自動車（白ナンバー）を使用する事業者においては、運送事業者のように業界団体を通じて運送に係る環境配慮の情報を受け取る機会が少なく、環境配慮の取組に対する意識改革や行動変容を促す仕組が弱い。

## (3) 平成32年度目標の達成に向けての考え方

第3次計画の平成27年度目標である「環境基準をすべての監視測定局において継続的・安定的に達成」について、NO<sub>2</sub>は平成22年度から6年連続で環境基準を達成したものの、SPMが平成27年度に監視測定局1局で環境基準を達成しなかったことも踏まえ、平成32年度目標の早期かつ確実な達成に向けては、関係機関が第3次計画に掲げている自動車環境対策の7項目をそれぞれの立場で一層推進していくことが必要である。

とりわけ大阪府の役割として、さらに取組を充実し、効果的かつ効率的な流入車規制をはじめ、普通貨物車等を使用する中小事業者の取組の支援や、大阪府内市町村との連携に取り組んでいくことが重要である。

### 3 新たな取組について ～中小事業者等へのサポートの充実～

#### ○環境配慮の取組推進の拠点機能（（仮称）ECO 交通推進センター）の整備

大阪府は効果的かつ効率的な流入車規制の推進とともに、中小事業者を中心とする大阪府内事業者の環境配慮の取組を推進するための拠点機能（「（仮称）ECO 交通推進センター」）を整備すべきである。

同センターでは、事業者への有益な情報の提供をはじめ、条例等の規制情報の大阪府内外への周知、中小事業者等の環境に配慮した取組に関する相談について、安全性や経済性の向上の視点も踏まえて事業者を支援するとともに、流入車規制も含めた総合的な角度から「環境性能の良い車の使用」、「環境に配慮した車の使い方」を推進すべきである。また、事業者に身近なものとするため、業界団体や市町村を通じるなど、センターを積極的にPRすべきである。

具体的には次の（１）～（３）に取り組むべきである。

#### （１）効果的かつ効率的な流入車規制の推進 ～環境性能の良い車の使用を～

##### ①非適合車ゼロ宣言

- ・流入車規制について、7年間に及ぶ事業者や関係団体、行政等の幅広い主体の取組により、非適合車の流入割合が1%未満となるなど、大きな効果が得られた。今後、第3次計画の平成32年度目標の早期かつ確実な達成のためにも、流入車対策を一層推進していくことが必要である。大阪府としては、「非適合車ゼロ宣言～乗らない、頼まない、見逃さない～」のスローガンを掲げ、対策地域外の自治体や事業者に対し、非適合車の根絶を目指して取り組んでいくという姿勢を明確にすることが必要である。また、このスローガンについては、ポスターやチラシなど多様な媒体を活用することで効果的な広報周知を図ることが必要である。

##### ②大阪府内における立入検査と広報周知

- ・流入車規制の対策地域外の6町村も含めた全市町村と連携して、自家用自動車（白ナンバー）の発着の可能性のある施設等について情報収集を行い、大阪府は立入検査や調査を実施するなど、事業用自動車（緑ナンバー）に比べて非適合車率が高く適合車への改善の余地がある自家用自動車に対する対策を強化すべきである。
- ・非適合車を使用する6町村内の事業者に対しては、6町村や各種団体と連携しながら、対策地域内での発着の禁止など条例の周知に努めることが必要である。

##### ③近隣5府県での広報周知や全国関係団体への情報提供

- ・全国的に見て、大阪府内への流入車の割合が高く、非適合車率も高い近隣5府県については、近隣5府県と連携し各府県内の事業者に対し積極的な条例の広報周知

知を行うことで、5府県からの非適合車の流入を排除し、非適合車による環境負荷の軽減を図るべきである。

- ・なお、運送事業者については、関係団体を通じた広報周知の効果が大きいことから、今般の流入車規制の見直しを含め、流入車規制に関する情報について、引き続き、全国の関係団体を通じて定期的・継続的に情報提供に努めるべきである。

#### ④事業者等の取組の見直し

##### (ステッカー制度)

- ・ステッカー制度は適合車を容易に判別するために導入した制度であるが、現状においては、非適合車はおおむね10数年以上使用されている車のため、外観の老朽具合で一定判別できる。流入車規制導入当時は、非適合車の流入割合も高く、また使用年数が10年に満たない車両でも非適合車の可能性があり、適合車の判別にステッカーの貼付が効果的であったが、役割を終えたため終了すべきである。

##### (事業用自動車に対する取組)

- ・事業用自動車（緑ナンバー）については、おおむね適合車への改善が進んでいることから、事業用自動車に対する取組は緩和することが適当である。したがって、荷主等及び旅行業者に課している運送委託の際の使用の求め及び確認・記録の義務、専ら事業用自動車が出入りする施設の管理者に課している周知の義務は終了すべきである。

##### (自家用自動車に対する取組)

- ・自家用自動車（白ナンバー）については、依然として非適合車が残存していることから、荷主等に課している物品購入等の際の適合車使用の求めの義務は継続することが適当である。しかし、確認・記録の義務は適合車の使用を求める義務を徹底するために課しているものであり、荷主等において使用の求めの義務の履行は定着しており、確認・記録の義務は終了すべきである。
- ・施設管理者については、利用する場所を提供することでの関わりであり、その管理者が直接、対象自動車を扱うものではない。非適合車率が大幅に低下している現状において、自家用自動車が出入りする施設の管理者に課している周知の義務については、努力義務への緩和が適当である。

##### (措置の報告)

- ・特定運送事業者等に課している知事への措置の報告義務については、「措置の実施を確認するとともに、措置の実施に支障の生じる要因を把握すること」を目的として、課せられているものである。流入車規制の施行から既に7年が経過しており、特定運送事業者等においては、条例の義務も十分熟知されており、適切に義務が履行されてきた。また、措置の実施に支障の生じる要因についても、これ

までの報告により把握されていることから、措置の報告義務は終了すべきである。  
※見直し内容は p. 33 参照

## (2) 中小事業者に対する取組支援 ～環境に配慮した車の使い方を～

### ①エコドライブ・輸送効率化等の取組の促進

#### (運送事業者等への直接的な支援)

- ・エコドライブは交通事故の削減や経費節減、また輸送効率化は経費節減や労働生産性の向上による人材不足の解消にも寄与するものである。これらに取り組むことは負担ではなく、経営上プラスになるという意識を事業者を持ってもらうことが必要である。このため、これらの中小事業者を対象に、環境配慮実践セミナーを行い、エコドライブや輸送効率化等の「環境に配慮した車の使い方」に取り組む意義やメリット等について理解を深めてもらい、事業者の実践行動につなげていくことが必要である。
- ・さらに、同セミナーで理解や興味をもち、エコドライブや輸送効率化に着手した事業者に対しては、個別の診断により、さらなる取組を促進することが効果的である。

#### <個別診断（ステップアップ診断）の内容の例>

##### ○「エコドライブ診断」

貨物車を使用する事業者のエコドライブによる燃費改善の取組を支援するために、エコドライブ専門員が事業所を直接訪問し、自動車の使用実態やエコドライブ支援装置の取組状況等から燃費改善効果を分析し、事業者に適したエコドライブ手法を提案するほか、エコドライブ支援装置の貸し出し等も行う。

##### ○「輸送効率改善診断」

事業者の輸送効率改善に向けた取組を支援するために、事業者の相談を受けた専門員が事業者に適した自動車の使用方法の提案を行う。

- ・また、運送事業者の自立的、継続的な取組を促進するため、セミナーや診断の参加者等にグリーン経営認証等の認証制度の取得を働きかけるとともに、自動車関係団体等が実施している認証制度取得支援事業の情報の提供も行うべきである。
- ・なお、環境配慮の取組の推進にあたっては、環境 NPO や大学、研究機関等の協力を得ながら啓発活動等に取り組むことも検討すべきである。

#### (メリットの付与)

- ・経済的にも人的にも余裕のない中小事業者の行動変容を促し、取組を実施してもらうためには、事業者にメリットを付与することが重要である。そのために、事業者の取組意欲が湧くような仕組を検討するとともに、経済的なインセンティブも重要であるため、金融機関に対して、環境配慮事業者への保険料の割引や融資



での金利優遇の制度創設を働きかけることも必要である。

<メリットの例>

- ・グリーン経営認証取得事業者やエコドライブ等の取組で表彰を受けた事業者、優れた取組を行っている事業者等のホームページやメールマガジンでの **PR**
- ・セミナー受講時の修了証の発行、セミナー受講事業者への個別診断の優先枠
- ・エコドライブに関する一定の取組（燃費管理、社内エコドライブ推進体制の構築等）を実施している事業者の認証（「(仮称) エコドライブ推進事業者」）

### （荷主・旅行業者の理解促進）

- ・運送事業者の環境配慮の取組を推進するためには、荷主や旅行業者が貨物や旅客の運送を委託する際に、環境に配慮している運送事業者を選定することが重要である。
- ・このため、荷主等の環境配慮の取組の一環として、グリーン経営認証の理解促進を図っていくとともに、運送における環境配慮について荷主等への働きかけが必要である。
- ・また、そのような運送における環境配慮に取り組む荷主等を増やすため、グリーン経営の取組を推奨している荷主等を **HP** で公表することなどにより、荷主等の取組を推進していくことも必要である。

### ②情報発信の強化

- ・事業者が取組を進めるにあたっては、改善事例や補助金情報、セミナー情報など、近畿運輸局等の国の機関や自動車関係団体等の最新情報を容易に入手できる仕組みが必要である。
- ・ホームページやメールマガジンは多くの人に発信するための有効な手段であるので積極的に活用していくとともに、ホームページやメールマガジンの認知度向上のため、業界団体を通じて会員企業に情報が周知徹底される仕組みをつくる必要がある。

### （3）市町村との連携の強化

- ・「1 第3次計画の進捗状況」で述べたように、第3次計画に基づき、対象地域である 37 市町において「目標達成に向けた主な自動車環境対策」（p. 4 参照）の 7 項目を進めてきた結果、大阪府の大気環境は改善傾向にある。このことから見ても、大阪府内全体で取り組むことがより効果的であることは明らかである。
- ・このため、上記自動車環境対策のうち、**NOx・PM**法や条例に基づき対策地域に適用される「2. 車種規制の適正かつ確実な実施、流入車規制の推進」を除く 6 項目について、第3次計画の対象地域を全市町村に広げ、大阪府内全体で取り組めるよう進めていくべきである。

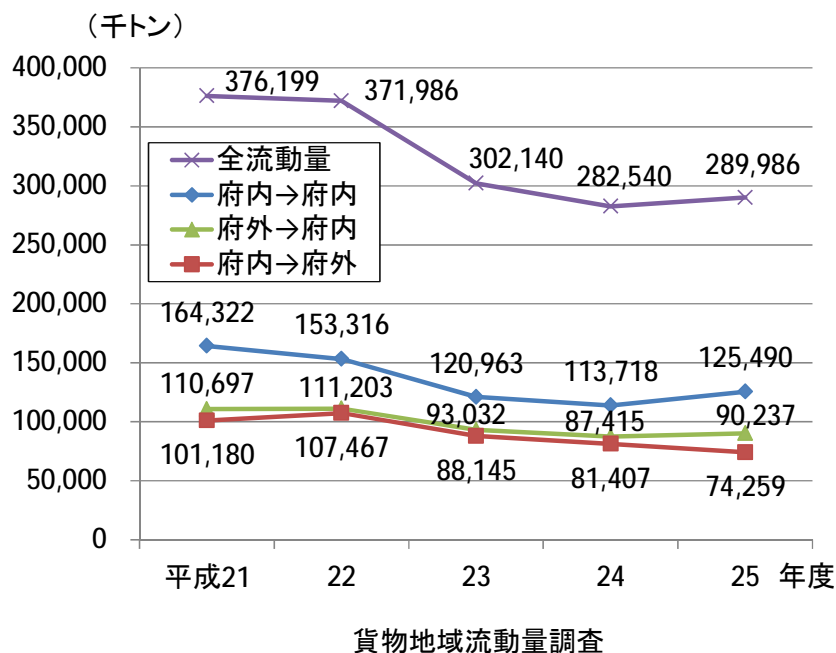
- ・また、市町村では、エコカーの導入補助やエコドライブ講習会の実施、街頭検査の実施など様々な取組を実施している。住民に身近な市町村の取組を促進するため、取組事例を収集し、例えば市町村等担当者向けに平成 27 年 7 月に策定したエコカー展示・試乗マニュアルのように大阪府がマニュアル化等を行い市町村に提供していくべきである。

#### ○取組にあたっての留意事項

- ・NOx・PM法の対策地域である 8 都府県では適合車への代替が進み、環境の状況が改善されてきた。環境の状況が悪い段階では地域を限定して集中的に規制をするのは良いが、環境の状況が改善されてきた現段階では、広く全国で取り組んでいくことが重要である。大阪府内での取組成果を踏まえ、第 3 次計画の対象地域において実施してきた車種規制その他の自動車環境対策について、対策地域を有する 7 都県と連携しながら、全国に取組が広がるよう国に働きかけることも必要である。
- ・事業者等の取組の見直しにより必要となる条例改正については、速やかに改正の手続きを進められたい。
- ・新たな取組の実施にあたっての費用については、大阪府の負担だけでなく、国へ予算化を働きかけるなど、様々な財源を活用し、効果的に実施することについても検討すべきである。セミナーや診断については事業者にも費用負担を求めることは必要であるものの、中小事業者が参加しやすいよう配慮が必要である。
- ・本報告書については、大阪府環境審議会流入車対策部会と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の報告書の両方の性格を併せ持つものであり、「3（3）市町村との連携の強化」については、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の同意を得て、第 3 次計画の改正手続きを行うべき旨を申し添える。

## 参考資料

### (1) 貨物地域流動量の推移（大阪府内）



(出典) 国土交通省「貨物地域流動調査」より大阪府作成

### (2) 自動車単体規制の強化

- ・次期ディーゼル重量車規制が平成28年10月から開始。ポスト新長期規制からのNOxの削減率は43%。

#### 平成28年ディーゼル重量車規制

規制物質	H21年排出ガス規制 (ポスト新長期規制)	H28年排出ガス規制 (2016年規制)	削減率
NOx	0.7 g/kWh	0.4 g/kWh	43 %
PM	0.010 g/kWh	0.010 g/kWh	0 %

※平成28年規制から試験モードがJE05モードからWHDCに変更。

(3) 車種規制の猶予期間

- ・車種規制の実施にあたって設けられていた規制適用の猶予期間が平成 27 年 9 月末で終了。ただし、NOx・PM法施行令別表第二の五の項に規定する特殊自動車（警察自動車及び消防自動車のうち、構造又は装置及び使用の実態が特殊なもの）は除く。

車種	使用最終可能日
普通貨物車	平成 24 年 9 月 29 日
小型貨物車	平成 23 年 9 月 29 日
普通乗合車	平成 27 年 9 月 29 日
小型乗合車	平成 25 年 9 月 29 日

(4) 車種規制の最も古い規制適合車

- ・普通貨物車は 3.5t 超のものが多く、3.5t 超の貨物車の非適合車は、平成 10 年規制より以前のもものが対象。

貨物車及び乗合車の最も古い規制適合車

車両総重量	ディーゼル車	ガソリン・LPG 車
1.7t 以下	平成 17 年規制適合車	昭和 63 年規制適合車
1.7t 超 2.5t 以下	平成 17 年規制適合車	平成 6 年規制適合車
2.5t 超 3.5t 以下	平成 17 年規制適合車	平成 7 年規制適合車
3.5t 超	平成 10 年規制適合車	平成 7 年規制適合車

(5) 貨物車の平均使用年数

車種	平成 26 年度
普通貨物車	16.12 年
小型貨物車	12.77 年
貨物車計	13.72 年

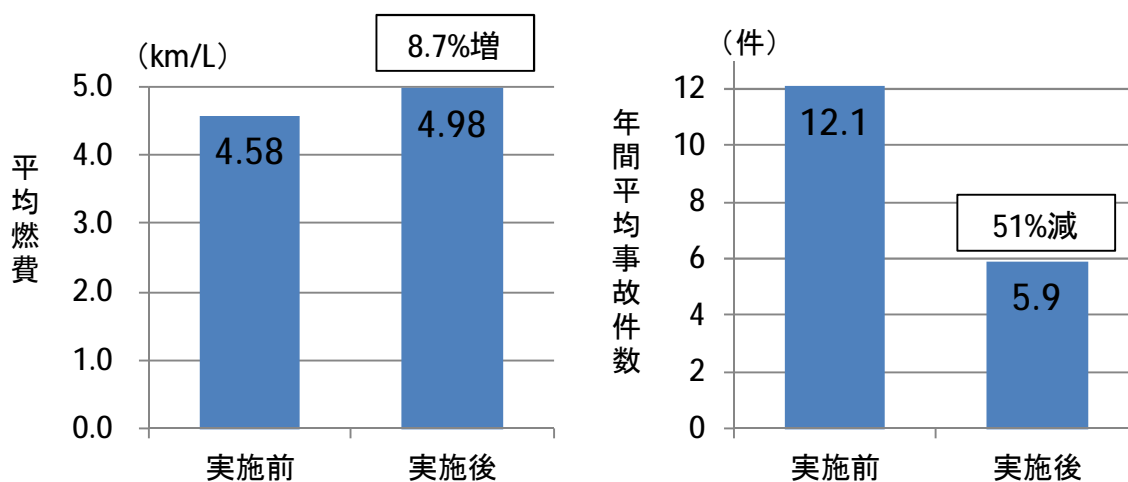
(出典) (一般財団法人) 自動車検査登録情報協会

(6) 貨物車・バスのエコカーの販売状況

エコカーの種類	販売開始時期
EV バン（普通貨物車）	平成 26 年 10 月
大型 CNG トラック	平成 27 年 12 月
FC バス	平成 29 年 予定

(7) エコドライブの効果

・エコドライブの実施により、燃費 8.7%向上、交通事故 51%削減。



エコドライブの効果（燃費向上・交通事故低減）

(出典) 間地寛、春日伸予、石太郎、大聖泰弘「エコドライブ活動による燃費改善と交通事故低減」(自動車技術会春季学術講演会発表論文、2006年)より大阪府作成

## (8) 流入車規制

### (流入車規制導入の背景)

大阪府では NO<sub>x</sub>・PM法の車種規制の適用により、平成13年12月以降、対策地域内において、非適合車は登録ができないこととなった。しかしながら、車種規制の影響により対策地域外に使用の本拠を有する事業用貨物自動車の台数の増加や、対策地域外での普通貨物車の平均使用年数の長期化などもあり、対策地域外から大阪府内に流入する非適合車の増加により、非適合車による排出ガス負荷が無視できない状況となった。

第2次計画の中間評価(H18.1)において、計画の目標である環境基準の達成を「より早期かつ確実に」図るためには、「流入車への対応」が今後の課題とされた。

大阪府における流入車対策の検討は、平成19年3月に大阪府環境審議会に対する「大阪府における流入車対策のあり方」の諮問を受け、流入車対策部会を設置、審議を行い、平成19年7月に「大阪府における流入車対策のあり方について」答申を行った。

それを受け、大阪府では、平成19年10月に条例を改正し、平成21年1月から流入車規制をスタートさせた。

### 流入車対策部会での審議

	開催日	審議事項
第33回 環境審議会	平成19年 3月14日	○「大阪府における流入車対策のあり方」について（諮問）
第1回部会	3月22日	○ 大気環境の現状と流入車対策を必要とする背景
第2回部会	4月12日	○ 流入車対策の検討方針及び基本方向案について
第3回部会	4月27日	○ 流入車対策の枠組みについて
第4回部会	5月10日	○ 流入車対策の枠組みについて ○ 中間報告案について
	5月21日～6月20日	○ 「大阪府における流入車対策のあり方について（中間報告）」に対する府民意見等の募集
第5回部会	6月29日	○ 府民意見等の募集結果について ○ 流入車対策のあり方（最終報告）（案）について
第34回 環境審議会	平成19年 7月18日	○ 流入車対策部会の報告 ○ 「大阪府における流入車対策のあり方」について（答申）

(流入車規制に関する条例の規定)

①対象自動車 【条例第 40 条の 14 第 1 項】

- 普通貨物自動車及び小型貨物自動車（いわゆるトラック）
- 普通乗合自動車及び小型乗合自動車（いわゆるバス）
- 特種自動車（人の運送の用に供する乗車定員 11 人未満のものを除く。）

②対策地域 【条例第 40 条の 14 第 2 項】

自動車 NOx・PM法における対策地域である大阪府内 37 市町（豊能町、能勢町、太子町、河南町、千早赤阪村及び岬町を除く区域）

③規制の内容

- 対象自動車に対策地域を発着地とする自動車の運行を行うもの
  - ・適合車の使用義務（条例の対象となる運行は、対策地域内において発着を伴う場合であり、通過交通は対象外） 【条例第 40 条の 15】
  - ・適合車へのステッカーの表示の義務 【条例第 40 条の 16 第 1 項】
- 対策地域内を発着地とする運送を委託等する荷主等・旅行者
  - ・運送委託の際に適合車を使用するよう求める義務  
【条例第 40 条の 19 第 1、3 項】
  - ・購入等する物品を運送させる際に適合車を使用するよう求める義務  
【条例第 40 条の 19 第 2 項】
  - ・実際に適合車が使用されたかどうかを確認・記録する義務  
【条例第 40 条の 19 第 4 項】
- 対象自動車が多数出入りする施設の管理者や対象自動車の販売及び賃貸業者
  - ・適合車使用の周知義務 【条例第 40 条の 23、24】
- 一定規模以上の大阪府対策地域内の運送事業者、荷主等、旅行者
  - ・知事への措置の報告義務 【条例第 40 条の 18、22】

④流入車規制に係る罰則

(条例全体の罰則規定【条例第 112 条～第 120 条】において金額等を規定)

- 適合車の使用命令【条例第 40 条の 17 第 1 項】の規定違反
  - ・ 50 万円以下の罰金
- ステッカーの不正使用等【条例第 40 条の 26 他】
  - ・ 1 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金等
- 確認・記録義務に対する改善命令【条例第 40 条の 21】の規定違反
  - ・ 20 万円以下の罰金
- 知事への措置報告義務【第 40 条の 18、22】の規定違反
  - ・ 5 万円以下の過料

(流入車規制の実績)

①ステッカーの交付

平成 27 年度末時点で約 137 万枚のステッカーを交付している。

ステッカー交付枚数

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
交付枚数	702, 432	157, 155	97, 728	82, 691	81, 754	79, 945	86, 681	81, 282

②車両検査

大阪府では、対象自動車が入り出る場所において車両検査を実施している。現在、トラック、バスが集まる大阪市内の施設を中心とした 16 ヶ所で検査を実施している。その結果に基づき、指導及び命令・公表を行っている。

車両検査場所一覧

検査場所	所在地
関西国際空港	泉佐野市
東大阪トラックターミナル	東大阪市
北大阪トラックターミナル	茨木市
大阪南港トラックターミナル	大阪市住之江区
夢洲コンテナターミナル	大阪市此花区
大阪港国際フェリーターミナル (コンテナ車整理場)	大阪市住之江区
大阪市中央卸売市場本場	大阪市福島区
大阪市中央卸売市場東部市場	大阪市東住吉区
大阪市中央卸売市場南港市場	大阪市住之江区
大阪府中央卸売市場	茨木市
USJ	大阪市此花区
大阪城公園	大阪市中央区
プラザモータープール	大阪市北区
天王寺公園バス第一駐車場	大阪市天王寺区
大阪城ホール	大阪市中央区
インテックス大阪	大阪市住之江区



### 車両検査結果

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	合計
検査回数 (回)	8	84	45	48	54	97	84	53	473
検査台数 (台)	1,027	6,132	5,356	4,492	4,562	6,264	6,702	7,889	42,424
非適合車 (台)	41	260	120	114	100	146	60	53	894
非適合車の 割合 (%)	4.0	4.2	2.2	2.5	2.2	2.3	0.9	0.7	2.1
非表示車 (台)	98	377	211	157	182	329	372	1,109	2,835
非表示車の 割合 (%)	9.5	6.1	3.9	3.5	4.0	5.3	5.6	14	6.7

### 命令・指導件数

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	計
非適合車使用者へ の指導件数	21	212	126	90	64	82	47	35	677
使用命令・公表					16	14	4	0	34

### ③非適合車の状況

対策地域を走行する自動車の状況については、毎年度、環境省が実施するナンバープレート調査で把握されている。本調査は、条例の対象外である通過交通も含んでいる。

#### 「自動車交通環境影響総合調査」(「ナンバープレート調査」)

・実施時期	: 秋ごろ
・調査地点数	: 対策地域内の 50 地点 (平成 26 年度)
・対象車種	: 軽乗用、乗用、バス、軽貨物、小型貨物、貨客、普通貨物、特種 (殊)
・サンプル数	: 各地点一方向につき 1,000 台
・調査方法	: 走行する自動車のナンバープレートを自動読取装置又は目視で読み取り、記録し、自動車登録情報の照会を行う。通過交通も含んだ情報。

#### 観測地域別の非適合車率 (平成 26 年度 : 普通貨物車)

観測地域	観測台数	非適合車台数	非適合車率	観測地点数
全域	43,347	349	0.8%	50
大阪市内	16,739	78	0.5%	19
大阪市外	26,608	271	1.0%	31
淀川以北	5,552	43	0.8%	7
淀川・大和川間	6,867	57	0.8%	7
大和川以南	14,189	171	1.2%	17

※非適合車率：非適合車台数/観測台数、通過交通を含む  
(出典) 環境省「ナンバープレート調査」より大阪府作成

ナンバープレート調査結果及び自動車の登録状況（普通貨物車）

使用の本拠	ナンバープレート調査結果(H26年度)			登録状況(H26年度末)	
	観測台数(台)	(%)	観測台数中の 非適合車率	登録台数(千台)	登録台数中の 適合車率
北海道	11	(0.03%)	9.1%	185	45.3%
青森県	2	(0.00%)	0.0%	33	53.6%
岩手県	2	(0.00%)	0.0%	36	61.4%
宮城県	6	(0.01%)	0.0%	59	69.5%
秋田県	4	(0.01%)	0.0%	21	69.1%
山形県	10	(0.02%)	0.0%	25	63.9%
福島県	18	(0.04%)	0.0%	53	64.7%
茨城県	30	(0.07%)	0.0%	86	62.5%
栃木県	29	(0.07%)	0.0%	53	62.8%
群馬県	28	(0.06%)	0.0%	55	66.4%
埼玉県	92	(0.21%)	0.0%	125	95.6%
千葉県	69	(0.16%)	1.4%	105	86.9%
東京都	62	(0.14%)	0.0%	125	98.5%
神奈川県	67	(0.15%)	0.0%	97	97.8%
新潟県	62	(0.14%)	1.6%	51	70.3%
富山県	58	(0.13%)	1.7%	26	64.6%
石川県	95	(0.22%)	0.0%	23	66.1%
福井県	113	(0.26%)	0.0%	17	62.3%
山梨県	5	(0.01%)	0.0%	18	61.0%
長野県	46	(0.11%)	2.2%	45	59.5%
岐阜県	158	(0.36%)	4.4%	50	60.2%
静岡県	113	(0.26%)	1.8%	79	70.2%
愛知県	339	(0.78%)	0.0%	138	93.7%
三重県	396	(0.91%)	1.0%	39	72.0%
滋賀県	582	(1.34%)	3.3%	26	69.1%
京都府	1,658	(3.82%)	3.4%	33	74.4%
大阪府(対策地域内)	31,824	(73.42%)	0.0%	113	98.2%
大阪府(対策地域外)	415	(0.96%)	7.2%		
兵庫県	3,246	(7.49%)	1.0%	71	83.2%
奈良県	1,597	(3.68%)	6.7%	19	69.1%
和歌山県	1,114	(2.57%)	4.1%	16	65.4%
鳥取県	78	(0.18%)	1.3%	11	62.9%
島根県	26	(0.06%)	0.0%	13	60.9%
岡山県	248	(0.57%)	2.4%	42	61.9%
広島県	195	(0.45%)	3.6%	49	67.6%
山口県	43	(0.10%)	0.0%	24	66.2%
徳島県	79	(0.18%)	2.5%	15	53.9%
香川県	106	(0.24%)	2.8%	20	59.7%
愛媛県	68	(0.16%)	4.4%	25	56.9%
高知県	27	(0.06%)	3.7%	13	50.9%
福岡県	87	(0.20%)	1.1%	89	67.0%
佐賀県	18	(0.04%)	0.0%	18	59.6%
長崎県	20	(0.05%)	5.0%	18	54.6%
熊本県	30	(0.07%)	6.7%	34	52.6%
大分県	21	(0.05%)	0.0%	22	58.8%
宮崎県	23	(0.05%)	4.3%	26	51.7%
鹿児島県	27	(0.06%)	0.0%	36	49.4%
沖縄県	0			26	41.9%
合計	43,347	(100.00%)	349台 0.8%	2,300	72.0%
事業用自動車(緑ナンバー)合計	31,713	73.2%	101台 0.3%	864	88.0%
自家用自動車(白ナンバー)合計	11,634	26.8%	248台 2.1%	1,436	62.2%
大阪府を除く近畿合計(再掲) (滋賀 京都 奈良 兵庫 和歌山)	8,197	18.9%	259台 3.2%	166	75.9%

(注) 登録台数については、四捨五入の関係で都道府県別の値と合計値が一致しない場合がある。

(出典) 環境省「ナンバープレート調査」及び環境省「総量削減対策環境改善効果検討調査業務」より大阪府作成

※ナンバープレート調査結果(H26年度)：大阪府の対策地域内で観測された自動車の登録場所別の観測台数と非適合車率

登録状況(H26年度末)：都道府県別の自動車の登録台数と適合車率

(流入車規制の見直し内容)

流入車規制の現状及び見直し後の規制内容

対象	現状の規制内容	見直し後の規制内容
対策地域	○自動車 NOx・PM法における対策地域 【条例第 40 条の 14 第 2 項】	○変更なし
対象自動車	○貨物自動車、乗合自動車特種自動車 <sup>※1</sup> 【条例第 40 条の 14 第 1 項】	○変更なし
対象となる運行	○対策地域内において発着を伴う運行 【条例第 40 条の 15】	○変更なし
対象自動車の運行を行う者	○適合車の使用義務【条例第 40 条の 15】	○変更なし
	○適合車へのステッカーの表示義務 【条例第 40 条の 16 第 1 項】	○終了
荷主等	○貨物等を運送する者に対し、適合車の使用を求める義務【条例第 40 条の 19 第 1 項】	○終了
	○物品等を販売等する者に対し、適合車の使用を求める義務【条例第 40 条の 19 第 2 項】	○変更なし
	○適合車の使用を確認・記録する義務 【条例第 40 条の 19 第 4 項】	○終了
旅行業者	○旅客を運送する者に対し、適合車の使用を求める義務【条例第 40 条の 19 第 3 項】	○終了
	○適合車の使用を確認・記録する義務 【条例第 40 条の 19 第 4 項】	○終了
一定規模以上の事業者 ・ 特定運送事業者 ・ 特定荷主等 ・ 特定旅行業者	○知事への措置の報告義務 【条例第 40 条の 18、22】	○終了
対象自動車が多数出入りする施設 <sup>※2</sup> の施設管理者	○出入りする者に対し、適合車の使用の周知義務【条例第 40 条の 23】	○自家用自動車（白ナンバー）が出入りする施設の管理者のみを対象として継続し、適合車使用の周知義務を努力義務に緩和
対象自動車の販売業者及び賃貸業者	○購入等する者に対し、適合車使用の周知義務【条例第 40 条の 24】	○変更なし

※1 人の運送用に供する乗用定員 11 人未満のものを除く

※2 以下の施設であって、大阪府の対策地域内に存するもの

○国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾

○空港

○鉄道の貨物駅

○一般自動車ターミナル

○中央卸売市場

○多数の対象自動車が入り出りする次の施設

・ 延べ面積 1 万 m<sup>2</sup> を超えるもの又は敷地面積が 3 万 m<sup>2</sup> を超える倉庫

・ 廃棄物の最終処分場又は土砂のみを埋め立てる埋立地

・ 対象自動車を 50 台以上駐車することができる駐車場を有する施設のうち、

① 観光施設財団抵当法第二条の観光施設を定める政令本則に掲げる施設その他これに類する施設

② 興行場法第一条第一項に規定する興行場

③ 会議場施設、展示施設又は見本市場施設

<環境審議会関係>

1 大阪府環境審議会流入車対策部会委員名簿

(五十音順)

氏名	役職	備考
飴野 仁子	関西大学 教授	環境審議会専門委員 ※2
内田 敬	大阪市立大学大学院 教授	環境審議会専門委員・部会長代理 ※1
岡本 孝子	なにわの消費者団体連絡会 事務局長	環境審議会専門委員 ※2
小田 周治	大阪弁護士会所属弁護士	環境審議会専門委員 ※2
久馬 達也	日本化学エネルギー産業労働組合連合会 大阪地方連絡会 副議長	環境審議会専門委員 ※2
黒坂 則子	同志社大学 教授	環境審議会委員 ※2
児玉 達樹	大阪商工会議所 常務理事・事務局長	環境審議会委員 ※2
近藤 明	大阪大学大学院 教授	環境審議会委員・部会長 ※1
合計 8名		

※1 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委員

※2 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専門委員

2 大阪府環境審議会流入車対策部会事務局

大阪府環境農林水産部環境管理室交通環境課

### 3 審議経過

開催日	審議内容
第 53 回環境審議会 平成 28 年 3 月 25 日	大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について（諮問）
第 1 回流入車対策部会 平成 28 年 6 月 1 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流入車対策部会長代理の指名</li> <li>・ 自動車環境対策の新たな取組について</li> <li>・ 効果的かつ効率的な流入車規制の手法について</li> </ul>
第 2 回流入車対策部会 平成 28 年 7 月 21 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主な論点に対する考え方について</li> <li>・ 部会報告素案について</li> </ul>
(府民意見等の募集) 平成 28 年 9 月 1 日から 9 月 30 日	「大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について（部会報告案）」に対する府民意見等の募集について
第 3 回流入車対策部会 平成 28 年 10 月 28 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 部会報告案に対する府民意見等の募集結果について</li> <li>・ 最終報告案について</li> </ul>
第 55 回環境審議会 平成 28 年 11 月 25 日	流入車対策部会の報告

- 4 大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について（諮問）

環交第1467号

平成28年3月25日

大阪府環境審議会

会長 奥野 武俊 様

大阪府知事 松井 一郎



大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする  
自動車環境対策の新たな取組について（諮問）

標記について、貴審議会の意見を求めます。

(説明)

大阪府では、平成 15 年 7 月に策定した「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 2 次）」の目標である二酸化窒素及び粒子状物質（以下「NO<sub>2</sub> 等」という。）の大気環境基準をより早期かつ確実に達成するため、これまでの自動車環境対策に加え、平成 21 年 1 月から流入車規制を実施してきました。

この規制は、対策地域外から流入する車については、環境負荷が低減された排出ガス基準に適合した車を使用するよう求めるもので、車両の運行者だけでなく、運送を委託する府内の荷主や旅行業者、駐車場等の施設管理者などにも適合車の使用に関する義務などを課す制度になっています。

これまでの 7 年間で、約 135 万枚の標章（ステッカー）の発行、約 4 万台の立入検査、延べ 642 者の事業者指導を実施しました。その結果、対策地域外から流入する非適合車の割合は、規制前は 17%（平成 19 年度）であったものが、0.8%（平成 26 年度）まで低下し、非適合の流入車による環境負荷は確実に低減しています。

平成 25 年 6 月には第 3 次総量削減計画を策定し、「平成 27 年度までに、NO<sub>2</sub> 等の大気環境基準をすべての監視測定局において継続的・安定的に達成する」という平成 27 年度目標に向け、流入車規制を含め、総合的に自動車環境対策を進めてきたところです。これらの取組により、大阪の大気環境は緩やかな改善傾向で推移しており、同計画の平成 27 年度目標は達成する見込みであります。

本府としては、同計画に掲げる「平成 32 年度までに、対策地域全体で大気環境基準を達成する」という平成 32 年度目標をより早期かつ確実に達成することが重要と認識し、環境負荷の大きい大型車を中心とする自動車環境対策のより一層の推進に向け、新たな取組を検討する必要があります。

また、流入車規制については、非適合の流入車の割合が大幅に低下し、環境負荷が低減されてきたことから、このような状況を踏まえた効果的かつ効率的な流入車規制の手法を検討する必要があります。

つきましては、流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について、貴審議会の意見を求めるものです。