

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 議事要旨

日 時 : 平成 28 年 1 月 22 日 (金曜日) 14 : 00 ~ 15 : 45

場 所 : 大阪府咲洲庁舎 18 階会議室

議事要旨 :

1. 大阪府自動車 NOx・PM 総量削減計画〔第 3 次〕の進行管理について

(1) 計画目標、大気環境の状況、中間レビューについて (資料 1)

[委員からの主な意見]

(委員) p. 8 の平成 32 年度目標の達成状況の評価手法の検討で「数値計算手法は精度には限界がある」とあるが、p. 9 では、大阪府が平成 28 年度に常時監視測定局のない地域における濃度を把握するために、数値計算手法による濃度推計を行うとある。精度に限界のある数値計算手法だけで良いのか。

(事務局) 平成 28 年度に数値計算手法による濃度推計を行うが、簡易測定手法は今年度も実施しており、平成 28 年度も環境省からの委託で実施する予定である。

(委員) 数値計算手法の対象エリアのサイズはどのようなものか。

(事務局) 交差点付近が濃度が高く、また、交差点と交差点の間もある程度濃度が高いので、交差点付近及び交差点と交差点の中間点について推計する。

(2) 平成 26 年度の自動車排出窒素酸化物等の排出量推計について (資料 2)

[委員からの主な意見]

(委員) p. 8 の年間走行量の推移について、減少傾向にあるということだが、台数と走行距離のどちらが減っているのか。

(事務局) 走行量は、「ある区間を走っている車の台数 (交通量)」×「センサス区間の長さ」で算出しているので、交通量が減ってきていると考えている。

(委員) p. 9、10 の旅行速度と排出係数の関係について、具体的に、旅行速度による速度依存性について説明する資料があればよい。

(事務局) 資料に追加する。

(3) 平成 26 年度における自動車環境対策の進捗状況について (資料 3) (参考資料 3)

[委員からの主な意見]

(委員) p. 6 の横断歩道橋の整備を「交通流対策」ではなく「交通需要の調整・低減」の施策に記載している理由がわかるように、表現を工夫した方がよい。

(事務局) 資料に追加する。

(委員) p. 7 の交通需要の調整・低減による削減量について、最終的な結論だけでは、p. 6 に示しているどの対策がどれだけ効いているかがわからない。個々の事業についてどういう効果があるか、交通量の減少に結びついているかがわかりづらい。

(事務局) 個々の事業について削減効果量を出すのは難しく、「交通需要の調整・低減」による削減量は、個々の事業による削減効果の積み上げではない。あくまで走行量がどう変わったかという指標だけで見ている。走行量が変わる要素である「車を使用する回数を減らす」等の施策をここに挙げている。

(委員) 個々の事業について効果を定量的に示すのは難しいかもしれないが、定性的でも良いのでどのような効果を期待して行っているかがわかるように説明の仕方を工夫した方が良い。

(事務局) 説明の仕方について工夫する。

(委員) p. 12、13 の対策による削減量については、それぞれの対策と走行量や排出係数等との関係を示すなど、削減量の算定方法が簡潔にわかるようにした方が良い。

(事務局) 資料に追加する。

(委員) p. 11 の進行管理について、平成 26 年度に交通量・濃度推計調査と簡易測定を実施しているが、今後、この解析結果を公表したり、その結果から判断して、次の施策に反映するような予定があるか。

(事務局) 現状の把握のために本調査を実施している。解析結果の公表等については、出し方の工夫が必要であると考えている。

2. その他

○流入車規制 規制方法の見直し検討について (資料 4)

事務局から平成 28 年度に大阪府環境審議会 流入車対策部会及び総量削減計画策定協議会 進行管理検討部会を合同で 3 回から 4 回程度開催し、流入車規制の効果的かつ効率的な規制手法と今後の取組みについて検討することを説明。委員に了承された。

(委員) 今後、流入車規制をしなくても良いという主旨に読み取れるので継続して規制を行う必要があると分かるような資料にした方が良い。

(事務局) 流入車対策部会では提示する。

以上