　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

別　添

総量削減計画進行管理検討部会における検討結果の概要

１　日 　時：令和元年9月13日（金）　午後3時00分～5時00分

２　場　 所：大阪府咲洲庁舎41階　共用会議室５

３　出席者：近藤委員（部会長）、秋田委員（部会長代理）、小谷委員、近藤（博）委員、中村委員、宮下委員

４　議事

（１）平成30年度における大阪府内の大気環境の状況等について

・ NO2は、平成22年度から９年連続で、全局で達成。SPMは、平成28年度から３年連続で、全局で達成。

　　 ・対策地域全体における大気環境基準の達成の評価方法の概要、府独自に調査した簡易測定結果等について説明

【委員からの主な意見】

|  |  |
| --- | --- |
| 委員からの意見・指摘事項 | 府の回答 |
| **＜ＳＰＭの２％除外値の上位局について＞**  ・ 近年、濃度上昇の傾向にあるように見えるが、その原因と全国レベルでも同様の傾向にあるのか調べておいた方が良い。 | ・全国レベルの状況を調べるともに、原因等について検証する。  （検証結果）  年平均値は上昇傾向にはない。また、高濃度日は光化学発令日や黄砂飛来日。 |

（２）平成29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

・ NOx排出量は、11,990ｔ。平成28年度と比べ4.5%減少。［令和２年度目標11,220t］

一方、８車種別では、特種（殊）車の排出量が唯一増加。

・ PM排出量は、560ｔ。令和２年度目標を達成。［令和２年度目標670t］

・ 走行量は、平成28年度と比べ１％程度減少。８車種別では軽貨物車、特種(殊)車が増加。

【委員からの主な意見】

|  |  |
| --- | --- |
| 委員からの意見・指摘事項 | 府の回答 |
| **＜貨物車の走行量増加の影響について＞**   * 経済発展による貨物車増加に伴い、大阪府にとってプラスとマイナスの側面が生じると思うが、こうした相反する点は、排出係数の減少というか、大型車の新車代替でカバーしながら対応していくというような考え方になるのか。 | ・ 経済が上向けば走行量が増える可能性があるが、単体規制やエコカー導入による排出係数減少効果の方が大きく、府域全体では排出量が増えないのではないかと考える。  ・　今後、計画の目標年度である令和２年度には全ての地点での評価を行う。その中で、局所的に濃度が下がらない地点については引き続きその推移を見ていく必要がある。 |

（３）平成29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

　　・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。

　　・各対策の効果の目安として排出係数減少効果、走行量減少効果、旅行速度上昇効果の３つの効果別に削減量を試算。

　　　　　・単体規制等による排出係数減少効果は全効果の約３／４（ＮＯＸ）を占める。

　　　　　・走行量減少効果は、昨今の特種(殊)車やバスの増加の影響を受けたが、全効果に占める割合は小さい。

【委員からの主な意見】

|  |  |
| --- | --- |
| 委員からの意見・指摘事項 | 府の回答 |
| **＜効果別のNOX・PM削減量について＞**  ・ 走行量減少効果では目標を達成していないという表現があるが誤解を招くおそれがある。効果別の削減量については考察や表現を工夫した方がよい。 | ・　目標設定があるのは全体の削減量であり、効果別の削減量については参考値であることが分かるよう工夫し、資料を修正する。 |

(参　考)

