

令和元年度 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  
策定協議会幹事会

日 時：令和元年 10 月 23 日（水曜日）午後 2 時～ 4 時

場 所：大阪府咲洲庁舎 23 階 中会議室

出席者：別添参照

【議事概要】

(1) 大阪府自動車 NO<sub>x</sub>・PM 総量削減計画〔第 3 次〕の進行管理について

①総量削減計画進行管理検討部会報告（資料 1：事務局）

- ・令和元年 9 月 13 日開催の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を説明。

⇒（出席者からの意見等なし）

②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（資料 2：事務局）

- ・NO<sub>2</sub>は平成 22 年度から 9 年連続、全局で環境基準を達成。
- ・SPM は平成 28 年度から 3 年連続、全局で環境基準を達成。
- ・交差点近傍等における NO<sub>2</sub>濃度を把握するための簡易測定調査結果を説明。

⇒（出席者からの意見等なし）

③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（資料 3：事務局）

- ・自動車 NO<sub>x</sub> 排出量は 11,990 t で、平成 21 年度と比較して 34%減少。平成 28 年度から 4.5%減少。
- ・自動車 PM 排出量は 560 t で、平成 21 年度から減少傾向。
- ・NO<sub>x</sub> 排出係数は平成 21 年度から減少傾向。
- ・PM 排出係数は、バス、普通貨物車、特種（殊）車及び小型貨物車は平成 21 年度から減少傾向。
- ・平均旅行速度は、平成 21 年度と比べて 4 %上昇。ただし、平成 28 年度から横ばい。
- ・年間走行量は基準年の平成 21 年度と比べて 4 %減少。平成 28 年度から 1 %弱減少。走行量は年により増減しているが、長期的には減少傾向。車種別では、排出係数の大きいバスや特種（殊）車、また、軽乗用車や軽貨物車の走行量が増加しており、来阪外国人旅行者数の増加や宅配便数の増加が一因として考えられる。

（注）平成 21 年度から平成 27 年度の走行量算定には、平成 22 年度道路交通センサスを使用。平成 28 年度から走行量算定には平成 27 年度道路交通センサスを使用。

⇒（出席者からの意見等なし）

④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（資料 4：事務局）

- ・対策全体による NOx 削減量は、平成 28 年度より順調に増加。
  - ・対策全体による PM 削減量は、令和 2 年度目標を達成。
  - ・平成 29 年度の NOx・PM 削減量を対策別にみると、「排出係数の減少」（自動車単体規制、車種規制、エコカーの普及促進）及び「走行量の減少」（交通需要の調整・低減）による削減量は平成 28 年度より増加したが、「旅行速度の上昇」（交通流対策）による削減量は平成 28 年度から横ばい。
  - ・令和 2 年度目標の達成に向けて取組を継続的に実施。
- ⇒（出席者からの意見等なし）

（2）取組紹介

①近畿運輸局の取組（資料 5：近畿運輸局交通政策部）

- ・物流総合効率化法の概要について説明。
- ・同業他社の連携によるモーダルシフト事業について説明。
- ・モーダルシフト等推進事業補助金の概要及び認定状況について説明。
- ・物流総合効率化法の認定に関する数値基準などの意見交換。

②民間事業者の取組（佐川急便株式会社）

- ・宅配便を取り巻く環境や再配達の影響について説明。
- ・まちづくりと物流の効率化や貨客混載事業の事例について説明。
- ・再配達の取組や低炭素車両の導入などの質疑、意見交換。

③民間事業者の取組（ヤマト運輸株式会社）

- ・低炭素集配、低炭素車両やスーパーフルトレーラーの導入について説明。
- ・貨客混載や共同幹線輸送の事例について説明。
- ・貨客混載の取組や低炭素車両の導入などの質疑、意見交換。

以上