

令和4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

総量削減計画進行管理検討部会

日時：令和5年3月14日

開会 午後3時03分

○田淵課長補佐 定刻を過ぎましたけども、ただいまから令和4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司会を務めさせていただきます、環境保全課の田淵と申します。よろしく願いいたします。

本日の会議ですけども、オンラインで開催させていただいております。いろいろ御協力いただきましてありがとうございます。

それでは、本検討部会の開催に当たりまして大阪府環境農林水産部環境管理室長の小林より御挨拶申し上げます。

○小林室長 環境管理室長の小林でございます。開会に当たりまして一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては日頃から大阪府環境行政の推進に御協力を賜り、この場を借りて厚くお礼申し上げます。また、このたび、本部会委員の就任につきまして御快諾いただくとともに本日は大変お忙しい中、御出席をいただき、誠にありがとうございます。

さて、昨年度の本部会におきまして、専門的な見地から第三次の総量削減計画の最終評価について御審議をいただき、令和2年度の目標を達成している一方で、二酸化窒素においては環境基準のゾーン内にある測定局がまだ依然存在するという事などから、関係機関と連携・協力しながら引き続き自動車排出ガス対策を推進していくことの必要性などについて御指摘をいただきました。

本日は第4次の総量削減計画の策定に向けまして、こうした指摘を踏まえ、また、

昨年11月に国が閣議決定した総量削減基本方針の変更内容や府域の大気環境の状況、自動車の状況を踏まえまして、次期計画の基本的な考え方について御審議をお願いいたします。

委員の皆様には幅広い範囲から御指摘、御意見を賜りますようお願いを申し上げまして、簡単でございますが開会の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

○田淵課長補佐　　続きまして、お配りしている資料の確認をお願いいたします。

まず本日の次第でございます。2ページ目に委員の皆様の名簿を掲載しております。

次に、資料1-1が中央環境審議会の答申と基本方針改定の概要について、資料1-2が答申、資料1-3が答申の参考資料、資料1-4が総量削減基本方針の本体でございます。

資料2-1が令和3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2-2が動車の状況等について、資料2-3が自動車排出窒素酸化物等の排出量の推計について、資料2-4が自動車環境対策の進捗状況についてでございます。

資料3が第4次の総量削減計画の策定に向けた基本的な考え方の（案）について、資料4が今後のスケジュールについてでございます。

また、参考資料としまして、1から3は協議会の根拠となる条例や要領を添付しております。参考資料4は第3次計画、参考資料5はおおさか電動車普及戦略でございます。

続きまして会議の進行についてお願いでございます。通信回線容量の負担にも配慮しまして、後ほど事務局の説明が始まりましたら、ビデオはオフでマイクはミュートにさせていただきますようお願いいたします。

御発言のある場合、挙手にて意思表示をいただきまして、部会長から御指名いただいた後、ミュートを解除して御発言くださいますようお願いいたします。御発言が終わりましたらマイクをミュートに戻していただきますようお願いいたします。もし戻っていない

い場合、ホスト側からミュートの操作をさせていただくことがございますので御了承ください。

なお、通信状況が不安定になる場合は、ビデオをオフにした進行に変更する場合がございますが、そのときはまた御協力よろしくお願いたします。

今回の検討部会は、委員の改選後の1回目となりますので、事務局から委員名簿の順で委員の皆様の御紹介をさせていただきます。

まず、内田敬委員でございます。

○内田委員 内田でございます。

○田淵課長補佐 続きまして、毛海千佳子委員でございます。

○毛海委員 毛海です。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 近藤明委員でございます。近藤委員におかれましては、引き続き部会長を指名されております。

○近藤部会長 よろしくお願いたします。PCの関係でちょっと今カメラが映らないので、申し訳ございません。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 続きまして近藤博宣委員でございます。近藤委員におかれましては、本日御都合により欠席となっております。

続きまして滝口敬介委員でございます。

○滝口委員 滝口です。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 田中祐太委員でございます。

○田中委員 田中です。よろしくお願いいたします。

○田淵課長補佐 中村夏美委員でございます。

以上簡単ではございますが、本日御出席の委員の御紹介とさせていただきます。

それでは議事にお入りいただきだいと存じます。なお、本会議は大阪府の会議の公開に関する指針に基づき公開としております。傍聴につきましてはYouTubeによるライブ配信を実施しておりますので、御承知おきください。

それでは近藤部会長、以後の議事の進行をよろしくお願いいたします。

○近藤部会長　それでは、これから会議を進めます。先ほども言いましたが、ちょっとPCの関係で顔を出せませんが、よろしくお願いします。

本部会の審議が円滑に進みますよう、皆様方の御協力をお願いいたします。

初めに部会長代理を指名したいと思います。検討部会運営要領第3の(3)で予め部会長代理を部会長が指名することになっております。部会長代理を内田委員にお願いしたいと考えております。内田委員、いかがでしょうか。

○内田委員　はい、大変光栄に存じます。よろしくお願いします。

○近藤部会長　それでは、内田委員よろしくお願いします。

次に、議題1、大阪府自動車NOx・PM総量削減計画〔第4次〕の策定方針に進みたいと思います。まず事務局から順番に説明していただきたいと思います。

まず資料1-1から資料1-4について事務局から説明をお願いいたします。委員の皆様におかれましては、カメラをオフをお願いいたします。

○和田総括主査　事務局の環境保全課、和田でございます。よろしくお願いします。

資料1-1から1-4について説明します前に、新たに委員になられた方もいらっしゃいますのでこれまでの経緯について簡単に説明したいと思っております。

国においては、「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」を平成4年に制定しておりまして、二酸化窒素や浮遊粒子状物質による大気汚染に係る環境基準の確保に向けて、法に基づき指定された対策地域、大阪府のほか埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、兵庫県におきまして各種対策を推進するよう、この対策地域における計画を策定することとされてございます。

大阪府におきましては、法に基づき平成5年に第一次計画、平成15年に第二次計画、そして平成25年に第三次計画を策定して取組を進めてまいりました。こうした結果、昨年度も御確認いただきましたが、第三次計画の令和2年度目標は達成してお

りますし、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の常時監視測定局における環境基準も継続して達成しているところでございます。

国においては、ちょうどこの第三次計画が経過したということで、昨年4月に中央環境審議会答申を踏まえて令和4年11月に基本方針を変更して、令和8年度を目標年度としたという状況になっております。

大阪府においては、これを踏まえまして第四次計画を策定したいと思っております。本日、資料1の関係につきましては国の動きの御報告、資料2の関係につきましては大阪府の大气や自動車の状況等の御報告。そして、資料3につきましては基本的な考え方を御審議いただきたいと考えておまして、資料4がスケジュールとなっております。

長くなりましたけれども、資料1-1から説明させていただきます。資料につきましては画面でも共有もさせていただいております。

先ほど少し触れましたけれども、国におきまして平成23年3月に総量削減に関する目標が立てられました。平成32年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大气環境基準を確保する。ただし、中間目標として平成27年度までに監視測定局における環境基準を達成するよう最善を尽くすとされております。この目標につきましてはほぼ達成された中で、次の基本方針を検討するため、令和2年8月に環境大臣から中央環境審議会に今後の在り方が諮問なされ、昨年4月に答申、その答申を踏まえて11月に基本方針の変更等が行われたという状況でございます。

答申につきましては2ページにございまして、その答申本体は資料1-2、資料1-3となりますが、この2つの資料につきましては、今日は割愛させていただきます。また、基本方針の変更等につきましてはこの3ページ目に記載しておまして、本体については資料1-4を参照しておまして、これは少し触れさせていただきたいと思っております。

まず、中央環境審議会答申の概要でございます。総量削減基本方針に規定されてい

る平成32年度までに大気環境基準を確保するという目標はほぼ達成というように評価されております。このほぼという部分につきましては、東京都のNO_xの排出量が目標に達しなかったという点と、あと、常時監視局等で、3年間平均でNO₂が0.055ppmを下回るという部分が少し達成できなかった局があったということですが、おおむね達成という形で施策については評価されたという形でございます。

答申につきましては、今後の在り方等様々書かれておりますが、本日は関係するところだけを抜粋させていただいております。総量削減基本方針におきまして、目標及び定める施策をどうしたらいいかということがまず書かれております。これにつきましては、施策が順調に進んできたという経過を踏まえましてその施策の追加修正は必要がない、目標については現状の目標維持継続することが適当であるというふうにされております。ただし、今後の状況の変化も踏まえまして国のほうではまた5年後に評価することが適当と言われております。

下段につきましては、PM_{2.5}等に関する記載ですが、これはNO_xやSPM対策を行うことでPM_{2.5}にも寄与するということが書かれているところでございます。また、最下段に書いているところですが、関係主体と共に地球温暖化対策と大気汚染対策両方に資する取組を推進することは重要であるというふうにまとめられているところでございます。

次のページが総量削減基本方針の改定の概要ということで、変わったところが僅かでございますけれども、まず総量削減基本につきましては目標年度を平成32年度から令和8年度に変更する。施策については追加変更が必要ないということでしたので変更がなかったという状況でございます。

もう一つ、施行令の変更というのがございました。こちらは関係都府県が作る総量削減計画に関する記載になりまして、こちらも同様に令和8年度まで、令和9年3月に変更するという形になっているということと、第四次の計画につきましては令和6年4月1日から有効とされているという状況でございます。今後の議論にも関係しま

すので、資料の1－4だけ少し触れたいというふうに思います。

資料1－4の変更点というのがちょうど6行目ぐらいになるんですが、この令和8年度までにという部分がまず変更されたというところがございます。同じく浮遊粒子状物質につきましても令和8年度までにという部分が変更されたというところがございます。

第2からは施策の柱が書かれておりまして、この柱につきまして改めて御紹介する形で進めたいと思っています。第三次の計画もこの柱に基づきまして計画を策定したという状況ですが、第四次におきましても基本方針が変わってないということですので同様の柱の下進めていきたいというふうに思っております。柱につきましては自動車単体対策の強化等、8つございまして、まず一つ目が単体対策の強化等、二つ目が車種規制の実施、流入車の排出基準の適合車の転換の促進、三つ目が低公害車の普及促進。こちらにつきましては国から見解が示されておりまして、関係都府県において必要に応じて電動車等に置き換えることは可能というふうに聞いております。

四つ目がエコドライブの普及促進、五つ目が交通需要の調整・低減、六つ目が交通流対策の推進、七つ目が局地汚染対策の推進、八つ目が普及啓発活動の推進という形になってございますので、第四次計画のほうもこれに基づき検討したいというふうに思っております。

資料1－1から1－4につきましては以上でございます。

○近藤部会長　説明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質問等ございましたらよろしくお願ひいたします。

質問いかがでしょうか。挙手するなり、あるいはカメラをオンにしてしゃべっていただければと思うんですが。

何もないでしょうか。ないということですか。また引き続いての説明をしていただきますので、その説明を受けてまた御質問いただければと思いますので、では続いて資料2－1から資料2－4についての事務局のほうから説明をお願いしたいと思いま

す。よろしく申し上げます。

○多田副主査 お世話になります。大阪府環境保全課の多田と申します。資料 2-1 から 2-4 につきまして御説明のほうをさせていただきます。

まず、資料 2-1、令和 3 年度における大阪府内の大気環境の状況等について御説明いたします。

第三次大阪府自動車 NO_x・PM 総量削減計画の目標についてです。昨年度、御評価・御審議をいただきました第三次計画では、計画の目標として平成 27 年度までに NO₂、二酸化窒素及び SPM、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を全ての監視測定局において継続的、安定的に達成すること。また、令和 2 年度までに、こちらのスライドの右下にお示ししております地図で緑色に塗られている対策地域全体で大気環境基準を達成すること。この 2 点を掲げております。また、これらの目標を達成するための排出量目標といたしまして、令和 2 年度までに NO_x、窒素酸化物を 1 万 1, 220 トン、PM、粒子状物質を 670 トンとすることとしております。

スライドの 2 に移りまして、次に目標である対策地域全体における環境基準の確保の考え方ですが、こちらは常時監視測定局における継続的、安定的な環境基準に係る評価と、常時監視測定局の測定に加えて汚染の広がりを考慮しシミュレーションや簡易測定を組み合わせる面的评价の 2 つがございます。

スライドの 3 番からは、実際の大阪府における大気環境の状況について御説明いたします。

まず常時監視測定局の測定結果です。NO₂につきましては平成 22 年度から 11 年連続して全ての測定局で環境基準を達成しております。NO₂の環境基準は年間 98 パーセント値、年間の日平均値を低い順番に並べたときに 98 パーセント目に当たる数値のことを年間 98 パーセント値と言いますが、こちらの値が 0.04 から 0.06 ppm までのゾーン内、またはそれ以下であれば環境基準を達成していると言われておりまして、令和 3 年度時点でこのゾーン内にある測定局は 3 地点となっております。

おります。ゾーン内の局の地点数につきましては年々減少傾向でございます。

また、これらのゾーン内の3地点につきましては、令和3年度におけるNO₂濃度の上位3局になりますが、これらの地点の濃度推移を見ますと令和21年度から改善傾向にあることが分かります。

次に沿道、道路のそばに位置する自動車排出ガス測定局及び一般環境測定局における年平均値の濃度推移を見ますと、濃度は減少傾向であり、一般局と自排局の差は平成21年当時0.009ppmあったものが令和3年度にはその差は0.005ppmと小さくなっておりまして、これらのことから自動車由来のNO₂濃度は改善傾向にあることが示唆されております。

次にSPMです。SPMは平成28年度から6年連続で全ての測定局で環境基準を達成しております。なお、平成23年度は広域的な黄砂の影響により未達成の局が多くございました。SPMの濃度の上位5局における濃度推移を見ますと、こちらも緩やかな改善傾向にあることが分かります。

次に一般局と自排局における年平均濃度の推移を見ますと、こちらもNO₂と同じく濃度は減少傾向にありまして、一般局と自排局の差は小さくなってきております。

次にPM_{2.5}についてです。PM_{2.5}につきましては、第三次計画において環境基準の達成等の個別目標設定はございませんでしたが、年々、環境基準を達成する値点数は増えており、令和3年度には初めて全局で環境基準を達成いたしました。また、濃度が高い上位5局の推移を見ますと、改善傾向にあることが分かります。

次に常時監視測定以外での評価・濃度推計についてです。大阪府では交差点近傍等におけるNO₂濃度を把握するため、簡易測定を実施しております。これまで国道等に位置する22の交差点で簡易測定を実施しておりまして、こちらの地点選定には大阪府が過去に実施したシミュレーション結果により高濃度が想定された地点を主に選定しております。御参考まで、下段には平成28年度に実施した大阪府のシミュレーションの概要を掲載しております。令和3年度の簡易測定はこちらの5地点で実施い

たしました。

次のスライドからは令和3年度に実施した各地点の概要をお示ししておりますが、いずれの地点も交通量が多く大型車の混入率が高いなどの特徴が挙げられます。

令和3年度の簡易測定の結果を見ますと、いずれの地点も年平均値で0.030 ppm前後となっております。環境基準の達成状況を判断するNO₂の98パーセント値に換算しますと、年平均値が0.036 ppmであれば環境基準の上限値である0.06に相当すると大阪府域ではなっておりまして、その0.036 ppmという数値を令和3年度の調査ではいずれの地点も下回っております。

これまでの簡易測定の結果を98パーセント値に換算し、グラフ化したものがこちらになります。近年では環境基準を達成しておりますが、依然として全ての地点が簡易測定ゾーン内の濃度に位置しております。

以降のスライドといたしまして、簡易測定のサンプラーの例と大気汚染に係る環境基準の評価方法を記載しております。

以上で資料2-1の説明を終わります。続きまして、資料2-2に移ります。

資料2-2、大阪府内における自動車の状況等について御説明いたします。

まず大阪府域の自動車保有台数です。大阪府内における自動車保有台数は令和3年度末時点において約381万台。二輪車を除くと約356万台となっております。

車種別の保有台数で見ますと、平成21年度の比べ普通乗用車、軽乗用車、普通貨物車、普通特殊用途車等が増加しております。

続いて対策地域における適合車の割合について御説明いたします。左側の積立て棒グラフになりますけれども、普通貨物車で見ますと規制適合車別構成割合は令和3年度時点におきまして平成21年度規制以降の車種が半分以上を占めるなど、最新の適合車への代替が進んでおります。また、右の折れ線グラフを見ていただきますと、対策地域外から流入する自動車、流入車における非適合車の割合は令和3年度時点では0.1パーセントというふうになっております。

なお、補足といたしまして大阪府では平成21年度から流入車規制を実施しております。規制前の平成19年度におきましては流入車の非適合率は17.3パーセントと比較的高かったんですけども、規制を実施した平成21年度では2.3パーセント、近年では1パーセント以下を継続しております。非適合車の割合が低下したこと等を踏まえまして流入車規制は令和4年3月末時点をもって廃止となっております。

続いて大阪府内の車両総重量別登録台数です。府内の小型貨物車、普通貨物車、バス、特殊自動車及び大型特殊自動車を対象としまして令和3年度における登録台数を車両総重量別に分類いたしますと、2.5トン以下の車両は減少、2.5トン超の車両は増加という傾向がございます。

続いて初度登録年別登録台数についてです。まず乗用車につきましては、車齢が0から1.25年のものが18万台、約9パーセントとなっており、車齢7年以上のものが106万台、55パーセントとなっており、いずれの年度におきましても車齢7年以上のものが約半数を占めているという状況になっています。同じく貨物車で見ますと、車齢0から1.25年のものが3万台、こちら9パーセント。車齢7年以上のものが18万台、54パーセントとなっており、こちらも乗用車と同様に車齢が7年以上のものが約半数を占めているという状況となっております。

続いて燃料種別自動車保有台数です。令和3年度における府内の乗用車はガソリン自動車が130万台、67パーセント。ディーゼル自動車が7万台で4パーセントとなっております。貨物車で見ますと、全34万台のうちディーゼル自動車が20万台、59パーセント。ガソリン自動車は12万台、36パーセントとなっております。

続いて物流の状況です。令和2年度における府内を発着及び経由した貨物について輸送機関ごとの方向別輸送量及び構成比率を見ますと、府内から府内、府内で完結する輸送につきましては自動車が99パーセントを占める一方で、府内から府外もしくは府外から府内という県をまたぐ輸送につきましては、平成21年度に比べ船舶の輸送割合がそれぞれ26パーセント、41パーセントと増加しております。

一方、人流の状況については府内間での移動または府内外での移動において鉄道が大半を占めておりまして、令和2年度においてはいずれの場合も90パーセント以上となっております。先ほど触れるのを失念しておりましたが貨物の全流動量にしましても人流の全流動量にしましても、平成21年度に比べて令和2年度は約3分の2程度まで減少しております。

続いて、エコカー普及台数です。ここで言うエコカーとは下の表に示す自動車の種類となっております。府内のエコカーの普及台数は令和3年度末時点におきまして登録ベースで356万台中190万台となっており、割合では53.4パーセントとなっております。なお、本日の参考資料であるおおさか電動車普及戦略の前計画に当たる大阪エコカー普及戦略では、令和2年度までにエコカーの割合を50パーセントにすることを目標に取組を展開してきており、目標を達成しております。現在はおおさか電動車普及戦略に基づき電気自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド車等の電動車の普及に取り組んでいるところでございます。

これら電動車における充電、水素インフラの整備状況につきましては、令和3年度末におきまして府内の公共用充電器の基数は前1,200基となっております。平成24年度末から比較しますと約3倍となっております。水素ステーションにつきましては、令和3年度において府内で9か所整備されており、平成24年度から比べますと少しずつ増えている状況となっております。

資料2-2の説明を終わります。

続きまして資料2-3、令和3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御説明いたします。

まず、対策地域内におけるNO_x排出量の推移です。平成21年度から順調に排出量は減少し、第三次計画の目標であった令和2年度目標値を平成30年度に達成いたしました。令和3年度は令和2年度からさらに減少いたしまして、平成21年度と比べると54パーセントの減少となっております。

続きましてPM排出量の推移です。PMにつきましては同じく減少傾向でありまして、平成21年度と比べますと52パーセントの減少となっております。

続いて車種別のNOx、PMの排出量の割合です。NOxについては貨物系が排出量の約81パーセントを占めておりまして、そのうち普通貨物車が全体の53パーセントを占めているという状況です。PMについては貨物系が排出量の48パーセントを占めており、普通貨物車がそのうち全体の23パーセントを占めております。

続いて排出量の算定方法の概要についてお示しいたします。排出量は暖機時、いわゆる走行時における排出量と冷機時、駐車場等から止まっている状態から発進する冷機時に分けて算定しておりまして、その排出量の割合は暖機時と冷機時でおおよそ4：1となっております。暖機時では自動車の走行量に車種別の排出係数を掛けることで算出しております。冷機時では自動車の保有台数を元に算出しております。

暖機時、走行時の算定に使用する車種別の排出係数を見ますと、NOxでは平成21年度から減少傾向がございます。グラフを見ていただきますと青線の折れ線グラフになりまして、こちらバスなんですけども、バスが令和2年度から3年度にかけて少しだけ上昇しておりますが、こちらは、令和2年度はコロナの影響であまりバスが走っていないことが令和3年度になりまして大型バスの走行量が増えたこととかバスの乗客が増えたことにより、コロナ以前の状況に少しずつ戻った影響だというふうに考えております。また右の棒グラフを見ていただきますと、1台当たりの排出量では乗用車に比べると貨物車等の大型車両の排出量が大きくなっていることが分かります。

一方、PMの排出係数を見ますと、乗用車が横ばいであるのに比べましてそれ以外の車種では減少傾向がございます。また、右の棒グラフを見ていただきますと1台当たりの排出量ではNOxほど大きな差はございませんが、乗用車に比べると貨物車等の大型車両の排出量が大きくなっていることが分かります。

続いて規制区分別の構成割合です。1台当たりの排出量が多い普通貨物車で見ます

と、令和3年度には最新の規制である平成28年規制適合車の割合が増加するなど着実に新車への代替が進んでいることが見て取れます。参考資料になりますけれども、排出係数の算定フローをお示しいたします。排出係数は代表する8車種、一番左にございますこちら乗用車等の8車種ごとに計算をしております、まず環境省が実施するナンバープレート調査を元に8車種別の走行比率を算出いたします。そこに真ん中の等価慣性重量ですとか、積載率、重さによる補正のほうを掛けまして、そこに重量別1台当たりの排出量の排出係数の元になる排出原単位というものを掛け合わせまして、最終的に8車種別の排出係数というものを算定いたします。排出係数の中には旅行速度というものが含まれておまして、続きまして旅行速度の説明に移りますけれども、平均旅行速度につきましては令和3年の時点で平成21年度から5パーセント程度上昇しております。令和2年度におきましては40.9km/hという数字だったんですが、令和3年度に少し減少しているんですけども、こちらは先ほどのバスのところでコロナの影響から回復したというふうにお話しさせていただいたんですが、旅行速度につきましてもコロナの影響から回復し交通量が戻ったため、旅行速度が少し令和2年度に比べて遅くなっているものと考えております。

次の資料で旅行速度の計算方法を御参考までにお示ししております。

続きまして年間走行量ですが、令和3年度は平成21年度と比べ約11パーセントの減少となっております。一方、令和2年度からは約0.5パーセント増加しております、先ほどのバスの話、旅行速度のところでも触れたようにコロナからの回復による影響が見られていると考えております。

次の資料では、御参考資料としまして自動車走行量の算定方法についてお示ししております。

年間走行量の推移を8車種別に見ますと、長期的には車種全体で減少傾向にありますが、車種別に見ますとバスや特殊車が近年増加していることが分かります。令和3年度におきましては、軽乗用車や軽貨物車が減少した一方で普通貨物車、特殊車が横

ばいとなっております。

参考資料といたしまして、自動車走行量の増減要因として考えられる社会指標といたしまして宅配便取扱い個数の推移、来阪外国人旅行者数等をお示ししております。

以上で資料2-3の説明を終わります。

続きまして資料2-4、令和3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御説明します。主な自動車環境対策といたしまして、自動車単体規制、車種規制、エコカーの普及促進などございますが、こちらに掲げる大きく分けて7種類の項目がございます。

まず自動車単体規制の推進及び車種規制の実施等についてです。単体規制とは主に新車販売時における規制でございます、自動車1台ごとに規制がかかります。取組状況としましては、近畿運輸局による適正点検整備研修会や街頭での検査等の実施のほか、最新規制適合車等への転換促進として様々な補助事業が行われており、最新年度の規制に適合する自動車への代替が着実に増加しております。

続いて車種規制です。こちらは現在使用されている自動車に係る規制でございます、法律に基づく車種規制の実施のほか、大阪府条例に基づく流入車規制などがございます。ほかの資料でも御説明したとおり、近年では流入車の非適合率の割合が0.1パーセント台を記録していることもございまして、流入車規制は令和4年3月末時点で廃止となっております。

続きましてエコカーの普及促進及びエコドライブの推進です。まずエコカーの普及推進については、大阪エコカー協働普及サポートネットを通じた展示・試乗会の開催やリーフレット等を通じた普及啓発の実施、さらに充電設備や燃料供給施設の整備を実施しております。また、エコドライブの推進については市町村職員や事業者向けにエコドライブ講習会を開催するほか、ステッカー等の配布による普及啓発に努めております。

参考資料といたしまして、エコカーに関する普及施策といたしまして大阪エコカー

普及戦略というものがございます。こちら先ほどの資料でも御説明したとおり、2020年度までに2台を1台にエコカーにするという目標を掲げて施策のほうを実施しておりまして、2020年度に目標を達成してございます。本戦略は2020年が目標でございましたので、その後継として2021年にはおおさか電動車普及戦略を策定いたしました。

おおさか電動車普及戦略では2030年までに全ての乗用車の新車販売に占める電動車の割合を9割にすることなどを目標に施策を展開しております。

続いて交通需要の調整・低減です。こちらでは公共交通機関の利便性の向上として大阪東線の全線開業や公共車両優先システムの整備などが実施されております。また、自家用自動車の使用自粛としましてエコ通勤優良事業所認定制度の実施、歩行者、自転車利用の利便性の向上として駐輪場施設の整備などが施策としてございます。

また、物流総合効率化法の推進等、物流拠点の集約やモーダルシフト等の推進もございます。

次に交通流対策です。まず高速道路の整備としまして新名神道路の一部開通、阪神高速道路の新規路線の開通着工等がございます。また、バイパスの整備、連続立体交差事業や右左折レーンの整備、そのほか環境ロードプライシングの実施などがございます。

最後に普及啓発活動です。まず、近畿地方整備局等による国道43号・阪神高速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が実施されております。大阪府では大阪自動車環境対策推進会議の活動の一環といたしまして作成したエコドライブの取組事例集を安全運転管理者講習等で配布しており、エコドライブの普及啓発に努めております。また、メールマガジンの配信や大阪交通エコチャレンジ推進運動等を展開しております。

以上をもちまして、資料2-1から2-4までの説明とさせていただきます。

○近藤部会長 どうも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質問等ございましたらよろしくお願ひいたします。

○滝口委員 質問というか、意見です。

○近藤部会長 お願ひいたします。

○滝口委員 大阪トラック協会の滝口です。

私どもトラックの買換えというのが順調よく進んでいるという報告をいただいたんです。それで私どもも新車をなるべく国交省の対応した車を入れていくということで方針は持っているんですけども、なかなかコロナ禍の中で営業がうまくいってないこともありまして少し今後鈍ってくるんじゃないかなというようなことも少し危惧をしています。それで、私ども今取り組んでいることを少し御報告させていただいてよろしいですか。

○近藤部会長 お願ひします。

○滝口委員 全日本トラック協会では、SDGsの取り組みを本格的に進めようとしていますが、「環境ビジョンの2030」というものを策定しておりまして、車両総重量8トン以下の電気トラックについて2030年度までに全保有台数の10パーセントにするというこういう目標にしています。

現時点で、電気トラックは、2トン、4トンの車両しか生産されていなく、大手の宅配を中心とした事業者がここ数年で年間何百台単位で入れていくという情報は得ています。

関東方面から導入されている報告は受けていますので、なかなか大阪の方まで電気トラックが導入されるには時間がかかると思っています。従って、今のところディーゼル車の平成28年度排ガス規制車をなるべく多く入れていく事がCO2対策になると考えております。

大阪府の来年度予算では、電動トラックについて補助をいただける予定ですが、実際対象者車両がなかなか大阪で購入出来る状態ではなく、先ほども申し上げましたが、

最新の排ガス規制をクリアしている車両に、大阪府補助を対象にさせていただくと、いくらかカーボンニュートラルの取り組みに貢献できるのではないかと考えております。先ほど発表のあった資料の中でそういった部分も出てきましたので、あえて発言させてもらいました。よろしく申し上げます。

○近藤部会長　　どうもありがとうございました。

事務局のほうから何かコメントはございますでしょうか。

○和田総括主査　　貴重な御意見ありがとうございます。

資料3のほうでも今後の取組という形で施策の柱を書かせていただいているところでございます。当然ながら最新の適合車への転換というのはこちらもありがたいところでございます。

施策におきましても、従前から最新規制適合車への転換促進という形で、国において低炭素ディーゼルトラック普及加速化事業もございますので、そういったところも活用しながら皆さんに知ってもらおうという部分もありますので進めていけたらなと思っていますところでは。

ありがとうございます。

○滝口委員　　よろしく申し上げます。

○近藤部会長　　ありがとうございました。

ほか、何かございませんでしょうか。

○内田委員　　2点ございまして、一つは資料の2-1のほうなんですけれども、3ページとか4ページの辺り、順調に環境基準を達成しててゾーン内の測定局も順調に減ってきてるということなんですけれども、4ページのところを拝見するとトップ3とかワースト3のところ、ゾーンでもぎりぎりのところまで下がってきてるという傾向が見えてるんですけれども、3ページのところで見ると令和2年、3年とかゾーン内のところ、平成29年とか結構多いとかいうところがあって、これらがみな機械的に0.04ppmで切れば数は減ってるということなんですけれども、どれぐら

い改善しているのか、どれくらい離れてるんだらうかっていう辺りについてお教えいただけるとありがたいです。環境基準とかゾーンとか何か基準を設けないと見るわけにはいかんわけですけれども、単体規制の効果が大きいと思いますが、その結果としてエリアで見ていっても確実に改善していったのか、あるいはどこか特定のところだけちょっと課題が残ってるのかという辺りについてお教えいただければというのが一つです。

もう一点は、二つの資料にまたがるんですが、資料の2-4のほうで4ページのところにエコカー普及戦略というのが示してあって、ここではエコカーで、今度新しく作る目標においては電動車をということになっていくかとは思いますが、電動車だけではなくて、やはりCNGであったりとかいうようなものというのも引き続きある程度重要性があるというふうに私個人としては思っております。それに対する補助なんかも進められているのに、二つ資料戻って資料の2-2の10ページを拝見すると天然ガス自動車、CNGのことだと思いますけれども、これが平成21年度の基準年度よりもR3年度のほうが5分の1程度に減ってるというようなことになってます。これは供給インフラの話とそれから車両の本体価格の話、大型の商用車が中心かと思いますが、それらのほうでむしろハイブリッドが増えてきたからというようなことが関係しているのかと思うんですが、目標設定をどうするかというのは後の話題でしょうから、今の質問としてはこの天然ガス自動車、資料の2-2の10ページのところを見ると劇的に基準年度からむしろ減ってるということについて何かコメントがあればお教えいただきたいと思います。

以上です。

○近藤部会長　はい、ありがとうございました。では、事務局のほうから何かコメント、あるいは説明等ございますでしょうか。

○和田総括主査　まず、資料2-1の3ページのところで98パーセント値の変化について御質問いただいたものというふうに思います。27～29年度のところは0.

0.4 ppmでみると26か所程度あったものが今で言うと3か所ということなのですが、並べてみますと全般的に27年度から比べて0.01 ppm程度は減少してきたという状況になってますので、全般的な改善が結果的にこの3局につながっているというふうに思っております、それが見て取れるのが少し指標としては異なりますけれども、例えば、5ページのほうで年平均値であります、全局として下がってきているというところがここにも現れているんじゃないかというふうに考えているところがございます。

○内田委員　　でしたら、4ページのところで3つ上がってて何かすごく目立ってますけれども、ここだけがとびきりという話ではなくて、全体として同じような傾向で動いているという理解でよろしいですか。

○和田総括主査　　そうですね、その認識を持っております。

○内田委員　　はい、ありがとうございます。

○和田総括主査　　ただ、局所的にどうかという話もありますが、そこはまたデータとして確認はしておきます。

もう一点、電動車だけなのかという話があったと思うんですけども、我々としては次の資料3でも考えているんですが、電動車等といたしまして天然ガスとかクリーンディーゼルにつきましても引き続き推進していきたいという立場を持ってございます。

エコカーの中で天然ガス車の台数が減っているという話ですけども、内田先生がおっしゃるとおりかなと思っております、ちょっと細かい分析までできていませんで何かしらデータで追えないか見てみたいと思います。ありがとうございます。

○内田委員　　ありがとうございます。資料2-2の10ページのところを見ると衝撃的な減り方をしていますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

○近藤部会長　　ほかどうでしょうか、何か。

○滝口委員　　今、先生の発言でCNG車が減ってきているというお話がありました。私どもも、トラック協会直営のCNGスタンドを南港に持っていました。4年ほど前に閉鎖をさせてもらいました。理由は、CNG車両は馬力が無いという評価で、一時は普及が進んでいましたが、各社ともハイブリッド車に転換していったという経過があります。

今後は、電動トラックに対し行政も補助制度を創設していますので、大手宅配事業者などが先行してそこに切り替えが進むのではないかと考えています。

CNG車については全く駄目ということではなく、走り方の問題で不人気な点があるだけで、環境対策では有効な燃料だと思っておりますので、引き続き会員さんと協議しながらやっていこうと思っております。

しかし、電動トラックも現在抱えているいろんな問題点が改良されていくでしょうから、電動トラック普及がここ数年で一気に進んでいくのではないかと考えております。

○近藤部会長　　貴重なコメントをありがとうございます。

ほか、どうでしょうか。

では、ちょっと私のほうからも少しお聞きしたい点があるんですが、一つは資料の2-2の8ページで、輸送が自動車からかなり船舶のほうにシフトされているという資料があるんですが、これはフェリーだと思うんですが、フェリーの需要というのは十分足りてるといふふうに考えていいんでしょうか。これからもしこれがどんどん増えていくということの場合には、何かそういう話はあるんですか。航路が増えるとか。

○田淵課長補佐　　事務局でございます。

ちょっと数字では今持ち合わせてないんですけども、今後、働き方改革の関係で夜通し自動車輸送をするというのが難しくなるというふうに聞いておまして、さらにそういう意味でフェリーというのが夜間移動している間ドライバーの方がお休みにな

れるということなので、恐らくまだ需要のほうは伸びていくのではないかというふうに考えてます。ちょっとまた資料のほうを見てみたいと思います。

○近藤部会長　ありがとうございます。

あともう一点は、これは資料2-1で簡易測定をされているということで住之江公園のデータが17ページに出ているわけなんですけど、令和2年度はかなり減ったわけですが、令和3年度はまた少し増えていて、住之江公園というのがあまりこう改善が見られないとか見えにくくなっているというのがあるんですが、これ何か理由があるんでしょうか。

○和田総括主査　ここにつきましては、資料で言いますと13ページのところにありますが、交通センサスのデータを載せておりますけど、現地の測定を見ています限り、写真のとおり両方向から入ってくる大型車両の割合が高いっていうのが変わっていない印象を持っているところでございます。令和4年度につきましても、おおむね令和3年度と同様の結果のようになる見込みです。

○近藤部会長　ここは渋滞が起こっているというふうに考えたほうがいいんですか。

○和田総括主査　渋滞というよりも信号でよく止まっている印象を持ちました。

○近藤部会長　分かりました、ありがとうございます。

ほか、何か委員の皆さん方から御質問等ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。また後でももし質問があればお聞きいたしますので、次の議題のほうに進ませていただきます。

では、次は資料3、総量削減計画〔第4次〕の策定に向けた基本的な考え方（案）及び資料4の今後のスケジュールについて事務局から御説明をお願いいたします。

○和田総括主査　環境保全課、和田でございます。総量削減計画〔第4次〕に向けた基本的な考え方（案）について御説明いたします。

これまでの国の経緯と大阪府の状況を踏まえましたので、先ほど少しこの中身についても議論もございましたのでここで審議いただけたらというふうに思います。

最初に論点としては第4次の削減計画の目標をどうしていくか、二つ目が計画達成の施策をどうしていくかというところでございます。

まず一つ目なんですけれども、総量削減計画の目標につきまして、国の経緯につきまして説明しましたがその振り返りになってございます。国のほうにおいては、基本方針で目標年度を令和8年度にするという部分と削減目標は変更しないという形が示されました。下のオレンジ囲みのところも国の見解を示しておりまして、法律に定める目標値も引き続き活用してよいという部分であるとか、基準年度は現行計画が21年度でございますがその現行の基準年度を踏襲してもよいという形で示されているところでございます。

大阪府におきましては、現在、令和2年度の対策地域全体における大気環境基準が確保されていると一定で評価いただいておりますので、これを継続的、安定的に確保するという部分を加えて第4次計画の目標にしたいというふうに思っております。参考1には第3次計画の目標について記載させていただいております、27年度までに常時監視測定局で継続的、安定的に達成、平成32年度までに対策地域全体で環境基準を達成というふうにしてまいりました。参考2のほうで、国の目標としては令和8年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準を確保ということで書かれておりますというところでございます。

次に具体的な排出量の目標値なんですけれども、こちらは国の基本方針に基づきまして第3次総量削減計画の基準年度及び総量目標値については据え置き、目標年度について平成32年度から令和8年度目標に変更するというのを考えているところでございます。

次に施策の見直しの部分になりますけれども、まず昨年12月に開催されました幹事会においては令和2年度目標に対して達成しているという評価をいただいたところでございます。留意事項のところ、依然としてNO₂の環境基準のゾーン内の局があること、交通量が高くて比較的濃度が高い地点があるということで、関係機関と連

携協力しながら引き続き対策を進めていくことというふうにされました。2ポツ目はコロナの影響を注意深く見ていきなさいということ、3つ目は脱炭素の対策と合わせて自動車NOx対策も推進していくということが留意事項として書かれたところがございます。

この間、この計画についての大きな変更点については一つ流入車の規制の廃止については資料2の中で御説明差し上げましたけれども、対策地域外から流入する非適合車の割合が大幅に減ったこととか、大気環境基準を継続的に達成しているということで流入車規制の廃止というものを令和4年4月に行ったというところがございます。

併せて、おおさか電動車普及戦略につきましても策定したというところになってございます。主な目標値につきまして、電動車とZEVの新車販売に占める割合とか普及割合、公共用充電の割合、水素インフラの整備というものを掲げているところがございます。こうした変化を踏まえまして、第4次計画における自動車環境対策を記載しております。朱書き部分が第3次計画からの変更点になっておりまして、先ほども少しお話ししましたとおり電動車等という形でエコカーを置き換えていくということを考えているところがございます。

3番の中で一番下に燃料電池自動車の普及促進を二重線で消しておりますが、こちらは官民共同による電動車等の導入促進に入れ込むということを考えているところがございます。また、最新の規制車に置き換えていくという部分につきましては1の一番上のところに最近規制適合車への転換促進という部分で引き続き対策を進めていきたいというふうに思っております。

これまで大阪府における第4次計画の目標と施策の枠組みについて事務局案を御説明してきましたけれども、法令目標というのは国の方針に基づき据置きとしておりますが、大阪府としては引き続き皆様方、関係団体と取組を進めていきたいというふうに考えております。新たに策定する第4次計画においては、目標年度までにどの程度削減できるかという指標値をめざす値として計画本体に記載して、毎年度その進捗を

確認したいというふうに考えております。具体的な内容につきましては資料のとおり
でございます、本資料の4ページに書きましたとおり法律に基づく法令目標という
のは、例えば、NO₂の場合、日平均値の98パーセント値が0.06ppm以下を
達成するものとしてシミュレーション用に算定されたものでして、これはもう現在達
成しておりますので据え置くというふうにしてしておりますが、二つ目のほうで引き続き
対策を進めていくと大阪府のほうでは考えているところでございますので、新しい第
4次の計画の中では目標年度までの自動車NO_x・PMの推定削減量を試算いたしま
して、第4次計画における施策による削減効果の指標として計画本体に記載したいと
いうふうに考えているところでございます。

推定削減量の考え方につきましては、点線囲みのとおり記載しております。一つ目
のマルが先ほどの説明で言う暖気時の排出量、二つ目の大きなマルが冷気時の排出量
の話を書かせていただいております。暖気時につきましては、走行量、旅行速度を令
和3年度に固定しまして、排出係数が車種代替の効果を見込んでおりますが、この対
策が続くと前提した際に令和8年度における車種別の排出係数を推計して暖気時の排
出量を求めたいというふうに思っています。具体的には基準年度から直近年度までの
8車種別速度別に排出係数データを指数近似曲線によって令和8年度の排出係数を推
定するというのを考えてございます。ただ、乗用車等は既に排出係数が低く、経年
変動もなく指数近似では表せられないということですので、横ばいとして令和3年度
で固定するというのを考えてございます。

また、冷気時の排出量につきましては具体的な数字を記載しておりますけれども、
近年横ばい傾向ということですので令和3年度に固定するというのを考えておりま
す。この暖気時と冷気時の排出量を合計して基準年度または直近年度との排出量の差
を推計削減量と見なし、指標として設定したいというのが事務局の案でございます。
例えばの値ですが、令和3年度の排出量が8,000トン、仮に令和8年度の推計排
出量が7,000トンといたしますと、その差である1,000トンというのを第4

次計画の施策の目安となる指標値として記載するという事を考えてございます。排出量につきましては資料2-3のとおり毎年度算定しておりますので、その結果との差を持って進捗管理を進めていきたいというふうに考えてございます。

続きまして資料4のほうでスケジュールをお示ししたいというふうに思います。

本日は第1回の検討部会を開催させていただきまして、併せて、この後第1回の幹事会、行政機関による幹事会をさせていただきたいというふうに思っております。本日御了承いただきましたら、この策定方針に基づきまして第4次の総量削減計画の素案を作成し、次回の検討部会でお示ししたいというふうに思っております。その後、御了承いただきましたら総量削減計画の案としてパブリックコメントを実施し、協議会の本体、また幹事会で御議論をいただきまして、国との法廷協議を踏まえ策定という形をしたいというふうに思っております。国の施行令に基づきまして、令和6年4月から施策が始まるという状況でございます。

以上でございます。

○近藤部会長　　どうもありがとうございました。

では、ただいまの説明について御質問、御意見等ございましたらよろしくお願いたします。

なお、本日御欠席の近藤博宣委員からは事前に意見なしという旨の返事はいただいております。

では、委員の皆様方何か質問があればよろしくお願いたします。

○内田委員　　また二つ意見がございまして、一つ目はこの資料3の8ページにある方途の見直しについてというところで、3のところをかつてはエコカーであったものを電動車等に変えたということで下の3でくくってあるところ、燃料電池自動車というのを特出ししていたのを電動車等ということでまとめたということで、その趣旨は理解できるんですが、ちょっと1枚戻っていただいておおさか電動車普及戦略、この辺りとの整合性とかを取った上で電動車等というのをもう少し明確にしておくほうが

よろしいんじゃないでしょうかという意見です。ゼロエミッション・ビークル、ZEVというのもバッテリーEV、PHVとFCVが通常入るんでしょうけれども、この辺が結局下の公共用充電設備の整備とか水素インフラの整備、こういったインフラ側をどうやっていくのかというのに関係してくると思います。

これらのことを踏まえていったときに、8ページのところですけれども、注記としてこの電動車等というのがEVとかFCVとか、あるいはPHVだったりとかどの範囲までに力を入れてやっていくのかというのが明確化できないもんかなということです。

もう一点は、次の9のところの見える化。見える化の方向は大賛成です。推計している量、これは出てるのでこれを使いましょうということについても賛成です。これに加えて、もう一つ見ることできないかなというのを思っまして、資料の2-1に戻っていただいて5ページのところです、一般局と自排局とで経年変化がありますけれども、この青い線と黒の線の隔たりをできるだけ近づけていくというのが、やはり自動車をターゲットとした対策におけるポイントになってくるんじゃないかなと思います。だから、その隔たりというのをどういった計算で数値化するのが適切かというのは取りあえず置いといて、考え方としてはこういったものを見ていってはいかがでしょうかという意見です。

以上です。

○近藤部会長　　ありがとうございました。どうでしょうか、事務局のほう、何か。

○和田総括主査　　まず資料3の8ページのところで、電動車等だけでは何を指しているかよく分からないという御指摘だと思いますので、次回計画の素案をお示しするときには、電動車と言いますと、ハイブリッドとゼロエミッションカーのFCV、PHV、EVを指しますので、まず電動車でその4つを指していること、そして天然ガス、クリーンディーゼルを含めたものを電動車等としているものにつきましては計画の中できちんと定義していきたいというふうに思っているところでございます。

○内田委員　　すいません、今ちょっと気になったので。PHVは、ゼロエミッションですか。その辺があるのもうちょっとこういったようなところでもどこか注記があったほうが誤解がないんじゃないかなというふうに感じます。

○福田総括主査　　御意見ありがとうございます。脱炭素エネルギー政策課で電動車の普及促進を担当しております福田と申します。

PHVがゼロエミッション車かという御指摘について、大阪府ではPHVは意図的にEV走行モードを選択できるので、ゼロエミッション車の一部とさせていただいております。

○内田委員　　それはもう定義しただと思いますので、次のところとか、あるいはこういった一枚物にまとめているときでも可能な範囲内で結構ですのでその中身を明確にするというか定義を示していただけるとありがたいです。よろしく願いいたします。

○福田総括主査　　ありがとうございました。

○近藤部会長　　ありがとうございました。では、ほか何か。

○内田委員　　すいません、見える化の話がもう一点、御回答お願いします。

○和田総括主査　　先生がおっしゃるとおり、資料2-1の青色と黒色の差っているのが簡便化してはいますけれども自動車排ガスの影響ということで認識は一致しているのかなというふうに思ってます。大気の汚染状況の中で、これは毎年フォローはしていくものにしておりまして、ただどこまで目指すかという話もあるんですけども、指標に加えるか毎年見ていくものというふうにするかちょっと位置づけは考えたいというふうに思います。

○内田委員　　実際数値で見せるという意味でも見える化は難しいかと思しますので、何か工夫をしていただけるとありがたいです。よろしく願いいたします。

○和田総括主査　　ありがとうございます。

○近藤部会長　　ほか、どうでしょうか。

じゃあ少しちょっと私のほうから。見える化ということで削減度の指標を作るということは非常にいいことだと思うんですが、そこに排出係数を指数的にこう減っているとかってというような形で推計しようということなんですが、やっぱり電動車の存在率とかそういうものを何か少しもうちょっと具体的に加味した推定にしたほうが何か説得力があるように思ったりするんですが、先ほどトラックで軽トラックの10パーセントを電動化、それは2030年ですけれども、そういう計画もあるということをお聞きしたので、そこら辺はどうでしょうか。

○和田総括主査 我々も電動車の代替というのを見ていこうかと思ったんですけども、なかなか難しいところがあり、何年過ぎたものが電動車に変わっていくとか、実際、電動車の普通貨物車というのはまだ技術の発展の途中だと思っていまして、その辺りについて具体的なデータがまだないこともありまして、苦慮した部分があって、現在の排出係数の外挿をすれば今進んでいる代替の効果は見れるかなと考え、外挿という形を取らせていただいているところでございます。ちょっと、まだデータとしてという部分と技術の部分で推計が難しいというふうに考えております。

○近藤部会長 先ほどのCO₂の削減と絡めて何かいいアイデアがあればぜひ取り込んでいただきたいなと思います。これはコメントです。

ほか、どうでしょうか。

○滝口委員 トラック協会、滝口です。先ほども発言をさせていただきましたが、各先生からもお話があるように電気トラックが環境対策には一番良いのは確かです。しかし、今のところなかなか生産が間に合っていないし、販売されている機種についても宅配で配るような小型車両が対象になっております。

宅配事業者は、ハイブリッド車とかCNG車をすでに導入し、環境対策を行っております。先ほども申し上げましたが、大型の電動トラックの機種が出てくるとCO₂の排出量がグッと下がるとは思いますが、それまでの間は、やはり最新の排ガス規制適用車の車両にどんどん買い替えていくということが、今のところ大事ではないかなと思って

います。

当面は、自動車販売店も大手宅配事業者を中心の販売契約と聞いていますので、私どもの会員の大半を占める中小事業者は、ここ数年本格的購入にならないでしょうから、何度も言いますが、最新の排ガス規制をクリアした車両購入に対して補助を出すことが今一番効果的ではないかなと考えております。

以上です。

○近藤部会長　ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。御意見ございませんでしょうか。

あともう一つ、ちょっとこれ温暖化絡みということになるのかも分からないですけど、コールドスタート時の排出量っていうのは平均気温、冬場の気温が上昇すると減っていくものなんですか。あまり関係ないんでしょうか。

○和田総括主査　確か、温度補正した値で出していますので関係なかったと思います。

○近藤部会長　温度補正されているということですか。

○和田総括主査　はい、温度湿度補正しています。

○近藤部会長　そういった温度上昇も少しは加味されてるということですか。

○和田総括主査　そうですね、はい。

○近藤部会長　分かりました、ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。大体出尽くしたようでしょうか。

皆さんの御意見をお伺いしたところ、おおむね事務局案の方向で問題ない、少し文言等あるいはもうちょっと少し書きぶりを変えるところはあるとは思いますが、おおむね事務局案でいけるのかなというふうに私は思いましたので、委員の皆様方からいただいた意見については部会長預かりとさせていただいて、後日私のほうで事務局と調整させていただいてまとめていくという方向でよろしいでしょうか。何か御異議ございませんでしょうか。よろしいですか。

では、そういった方向で今後進めさせていただきたいと思います。本日の議題は以

上でございますが、その他の議題として事務局から何かございますでしょうか。

○和田総括主査 特にございません。

○近藤部会長 では事務局からは特にないようです。委員の皆様方から何かございますでしょうか。

○中村委員 大阪府生協連合会、中村です。スケジュールの関係でちょっとお聞きしたいのが、パブリックコメントの実施ってということなんですが、毎年というかこういう計画策定とかしたときのパブリックコメントって結構集まってるかどうかっていうのをお聞きしたいです。

以上です。

○近藤部会長 じゃあ、事務局のほうからお願いします。

○田渕課長補佐 府では様々な分野でわたってパブリックコメントやっております、やはり御関心の高いところに対しては、ちょっと今数持ち合わせてないんですけど、結構御意見が何十とか何百とか来る場合もございますし、御意見がないという場合もございますので、内容によって様々ということでございます。

○中村委員 ありがとうございます。結構集まるときは集まるってことなんですね。

○田渕課長補佐 はい、集まるときは集まります。

○中村委員 ありがとうございます。

○近藤部会長 ほか、何か。委員の皆様方から何か質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、本日の検討部会はこれで終わらせていただきたいと思います。本日は貴重な御意見いただきましてありがとうございます。それでは事務局にお返しいたします。

○田渕課長補佐 委員の皆様、本日はお忙しい中御出席いただきまして、また貴重な御意見を賜りましてどうも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、部会長とも御相談の上修正させていただいた後、総量削減計画策定協議会の幹事会において審議をさせていただきます。

今回の御議論、また幹事会での審議内容を踏まえまして事務局にて第4次の総量削減計画の素案を作成いたしまして、今年の5月頃に開催予定の検討部会において引き続き御審議いただきたく存じますので、委員の皆様何とぞ御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして会議を閉会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 午後4時28分