資料１

令和６年度第１回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報告について

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長　近藤　明

令和７年２月７日に総量削減計画進行管理検討部会を開催し、「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運営要領」の第２の所掌事項等について審議を行ったので、その結果の概要を別添のとおり報告する。

（別　添）

**審議結果（概要）**

１　日　時：令和７年２月７日（金）　13時57分～15時33分

２　場　所：大阪府咲洲庁舎（さきしまコスモタワー）41階共用会議室④

３　出席者：近藤（明）委員（部会長）、内田委員（部会長代理）

上野委員、近藤（雷）委員

４　議　事：

（１）大阪府自動車NOx・PM総量削減計画の進行管理について

|  |  |
| --- | --- |
| **委員からの主な指摘事項** | **府の対応** |
| **＜資料１－１＞**・資料１－１の大阪府自動車 NOx・PM 総量削減計画の概要に策定年月を追加すべき。 | ・ご指摘のとおり追記する。 |
| **・**令和８年度の府独自の指標値はどのように設定したか。 | ・資料２－１の２ページのとおり、暖気時の排出量は走行量・旅行速度等を令和３年度に固定し、排出係数を第３次計画における対策の継続を前提として外挿したもので推計している。なお、冷機時の排出量は近年横ばいであるため、令和３年度の値に固定している。 |
| ・資料１－１の中で指標値はトレンドを基に設定していることを記載すべき。 | ・ご指摘のとおり追記する。 |
| **＜資料２－１＞**・資料２－１の５ページ図２について、４ページ図１で平成２１年度は２つの局が環境基準値を超えているが、令和５年度のワースト３では１局しか超えていない。平成２１年度に超過したもう１局はどのような状況か。 | ・平成２１年度に超過した局は、沿岸にある住之江交差点という局であり、平成２１年度は０．０６１ｐｐｍ、令和５年度は０．０３４ｐｐｍとなっている。 |
| ・資料２－１の７ページにある浮遊粒子状物質(SPM)の有効測定局が令和４年度に10局程度減少しているが、その要因は何か。 | ・測定局数は大阪府の測定局と政令市で測定している局の合計となる。・減少要因としては、測定局や測定項目の見直しによる場合と、有効測定局となる年間６，０００時間未満の測定局を除いて評価する場合の２つの理由がある。・令和４年度の減少は、大阪市においてSPMの測定終了した測定局が多いことが要因となっている。 |
| ・資料２－１の７ページの図４において、平成２３年度は黄砂の影響で環境基準が非達成となっているが、８ページの図５では濃度上昇が見られない。この理由は何か。 | ・環境基準の達成状況の評価は、日平均値の「２％除外値」が0.10mg/㎥を超過するかどうか、つまり３６５日間測定すると７日間を除外した値で評価する方法と、２日以上連続して日平均値が0.10mg/㎥を超過するかどうかで評価する方法がある。・黄砂の場合は後者に該当し、日平均値の「２％除外値」では７日間を除いた評価になるため濃度上昇は見られないことになる。 |
| ・資料２－１の８ページ図５のタイトルにおいて「上位５局」とあるが、４局ではないか。 | ・ご指摘のとおり修正する。 |
| ・資料２－１の８ページ図５について、近年少し増加している要因は走行量の増加ということでよいか。 | ・走行量の増加の影響もあるが明確な要因は不明である。 |
| **＜資料２－２＞**・資料２－２の排出量等について、注釈として道路交通センサスが基となっていることが記載されているが、道路交通センサスは５年に１回しか値がなくトラフィックカウンター等を用いた推計値であるため、注釈を正しく記載すべき。 | ・ご指摘のとおり修正する。 |
| ・資料２－２の６ページのバスの排出係数について令和４年度が増加している要因は何か。注釈が必要ではないか。 | ・排出係数については、環境省が実走行ベースで調査を実施している「ナンバープレート調査」の８車種別の規制年別自動車混入率を使って平均的な排出係数を算定している。環境省による令和４年度の調査でバスについて、より古い車の割合が大きくなったことが要因と考えられる。・ご指摘のとおり注釈を追加する。 |
| ・資料２－２の14ページの「（参考）積載率または乗車率」について、バスの乗車率が排出量に与える影響は小さいことから、この場所に掲載することに違和感があるため、必要性については事務局で検討いただきたい。 | ・当該グラフを削除した。 |
| **＜資料２－３＞**・資料２－３の進捗管理について、充電インフラの口数は目標に近づいているが、ＺＥＶの普及台数は増加していない。大阪府としてどのように進めるのか検討が必要ではないか。 | ・2021年３月策定の「大阪府地球温暖化対策実行計画」においてＺＥＶを中心とした電動車の普及促進を位置付け、取組を推進しているところ。・昨年12月、国の動向や世界的な状況を踏まえ、本実行計画の見直しについて大阪府環境審議会に諮問し、本年１月から同審議会気候変動対策部会での議論を開始した。・本部会の意見を踏まえ、府としてＺＥＶ普及促進のための施策について検討していく。 |