

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。

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 0.061 ppm、令和 5 年度は 0.034 ppm 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/m³ 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$0.10\text{mg}/\text{m}^3$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しょうか。	・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。

