

- ◆ 大阪府は、自動車排出ガスによる大気汚染を改善するため、自動車NOx・PM法(平成4年)に基づき総量削減計画を策定し、総合的に対策を推進。
- ◆ 大気環境基準(二酸化窒素※、浮遊粒子状物質)は達成したが、交通量が集中する一部の大気常時監視測定局は二酸化窒素濃度が0.04ppm以上。
- ◆ 本計画では、目標年度である令和8年度のNOx・PM排出量について、法定目標値を大きく下回る、大阪府独自の「指標値」を設定し、脱炭素対策にも資する「電動車等の普及促進」をはじめとした、総合的な自動車排出ガス対策をさらに推進。

※ 日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下

目 標

- 令和8年度までに、対策地域全体(※)で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を継続的・安定的に確保する。

(※) 能勢町、豊能町、太子町、河南町、岬町、千早赤阪村以外の府内37市町

➢ 〔国〕自動車NOx・PM法に基づく総量削減基本方針改定(R4.11)

- ・目標年度を平成32年度から令和8年度に変更する。
- ・対策地域における自動車環境対策や法定目標は継続(変更なし)。

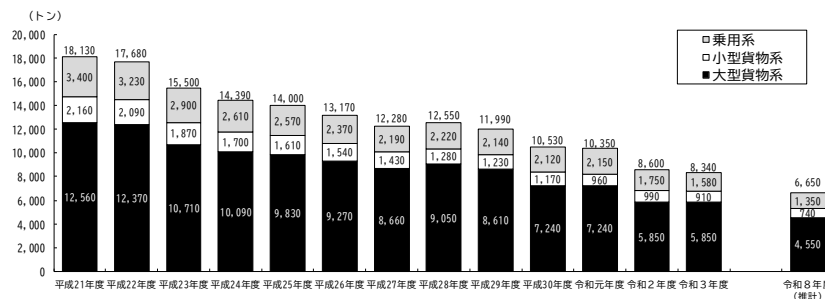
- 本計画の対策(最新規制適合車や電動車等への転換等)を推進した場合の令和8年度の排出量の推計値である「指標値」を大阪府独自で設定し、全ての測定局で二酸化窒素(NO₂)が0.04ppmを下回るなど、さらなる大気環境の改善に向けて取り組む。

(単位:トン)

区分	【基準】 平成21年度	【実績】 令和3年度	【府独自指標値*1】 令和8年度 (H21比削減量)	【法定目標*2】 令和8年度
窒素酸化物 (NOx)排出量	18,130	8,340	6,650 (▲11,480)	11,220
粒子状物質 (PM)排出量	910	440	370 (▲540)	670

*1 指標値の推計にあたっては走行量、走行速度等を令和3年度の値に固定し、車種別排出係数はこれまでの改善傾向を基に外挿して算出した令和8年度の値を用いた。

*2 法定目標は、NO₂の場合は日平均値が0.06ppm以下を達成するための値



自動車からの窒素酸化物排出量の推移 (対策地域)

取組方針と対策

- 第3次計画の対策を継続しつつ、「電動車等の普及促進」など最新の取組みを踏まえて所要の改定を実施。

※電動車等: 電動車(電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)・燃料電池車(FCV)及びハイブリッド自動車)並びに天然ガス自動車及びクリーンディーゼル車のこと。

- 計画達成のための対策

- ① 自動車単体規制の推進(最新規制適合車への転換促進等)
- ② 車種規制の実施等(グリーン配送の推進等)
- ③ 電動車等の普及促進(官民協働による導入促進等)
- ④ エコドライブの推進
- ⑤ 交通需要の調整・低減(輸送効率の向上、荷主事業者の取組促進等)
- ⑥ 交通流対策(交通ネットワークの充実・強化、道路拡張・交差点改良等)
- ⑦ 普及啓発活動(大阪自動車環境対策推進会議における活動推進等)
- ⑧ 局地汚染対策

進 捗 管 理

- 「総量削減計画策定協議会」が施策の進捗を適切に点検・評価。
- 令和8年度の排出量推計値である「指標値」をもとに進捗管理を行うとともに、電動車の導入状況等により対策の進捗状況を把握。

大阪府自動車総量削減計画〔第3次〕の最終評価

- 目 標: 令和2年度までに対策地域全体で大気環境基準を達成
- 達成状況: 府内の全ての大気常時監視測定局で大気環境基準を満たすなど目標達成

今後の自動車環境対策の留意事項

- 交通量が集中する大型車混入率の高い一部の交差点などでは、二酸化窒素の濃度が0.04ppm以上であるため、引き続き対策が必要
- コロナの流行をきっかけとした貨物・貨客の輸送事情の変化や、国の物流施策にも留意
- 脱炭素対策としての電動車の普及を図ることで、自動車NOx・PM対策を推進