

審議結果（概要）

- 1 日 時：令和 8 年 2 月 10 日（金） 午前 10 時 00 分～午前 11 時 12 分
- 2 場 所：大阪府咲洲庁舎公害審査会室（内田委員はオンライン出席）
- 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、中村委員
- 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 |
|--|--|
| <p><資料 1-1></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 7 ページ図 5 で SPM 濃度が令和 3 年度から上昇傾向にあるのは、コロナによる一時的な減少の反動であり、産業・人間活動の再活発化が要因で、自動車排出ガス対策による削減効果は引き続き出ていると見てよいのか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ お見込みの通り。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 6 年度と令和元年度の交通量に差があるかどうか、傾向を判断する上で重要な情報と考えている。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量は、令和元年度と令和 6 年度はほぼ同じレベル。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量が同じレベルということであれば、濃度減少の原因は、もう少し経年的に見ていく必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 濃度が下がっているため、走行量以外の要因も影響している可能性がある。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 新規規制車の増加により、排出係数の低下もあると思う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 電動化により車両が重くなり、タイヤ粉塵の影響も懸念されているため、今後も注視が必要。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ SPM に関しては、動力源、エンジンが変わることによる効果はもうあまり期待できないことが推測されるので、排出源の詳細な分析が必要。 ・ 府の目標に向け、NOx は電動化で削減可能だが、PM は車両台数をコントロールしていかない難しいのでは。目標達成に向け府はどう考えているのか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ エコカーの普及により SPM の排出係数は減少が見込まれるが、走行時の粉塵の排出係数の設定方法等については調査する。 ・ 現行計画の目標値は、電動車や規制適合車の普及による排出係数の改善を前提に設定している。エコドライブやタイヤ粉塵対策も効果があるが、現時点では数値化が難しいと考えている。 ・ 効果ある施策は啓発や取組を継続するとともに、国の調査、研究の動向を注視していく。 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 府の考えのとおり指標値との厳密な関連づけは難しいので、目標に固執しすぎず、効果のある取組を着実に積み重ねていくことが重要。 | |
| <p><資料 1-2></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 16 ページの車種台数にはバスやトラックも含まれているか確認したい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ バスやトラックなどの大型車も含まれている。 |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 17 ページの 2030 年度目標は既に達成しているが、目標の見直し予定があるかを知りたい。 | <ul style="list-style-type: none"> 充電設備の目標については、大阪府地球温暖化対策実行計画の見直しに合わせて、おおさか電動車普及戦略も見直し、新たな目標を設定する予定。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 7 ページの図 8 の推移を見ると、NOx・PM 規制は進んできたが、近年は頭打ちのように見える。これは技術的な限界によるものかどうか、現状を知りたい。 現在の規制システムでは技術的に飽和している可能性があり、さらなる削減には新たな手法や強力な政策が必要ではないかと考えている。 2 ページの図 2 を見ると排出量が頭打ちに見え、さらなる削減には新たな対策が必要ではないかと感じた。 | <ul style="list-style-type: none"> 排出ガス規制の強化と車種規制による、古い車両の更新による効果は一定程度進んでおり、今後のさらなる削減は技術的に難しい段階に入っていると考えられる。 5、6 ページの排出係数の推移を見ると、NOx は依然として削減の余地があるが、PM はすでに大幅に減少しており、令和以降は鈍化している。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 2 ページの図 2 のグラフで、PM は令和 3 年度がボトムとなっている。NOx や走行量はコロナの影響で令和 2 年度がボトムであるが、このグラフだけ違う。PM は信頼性の高い評価指標とは言い難く、令和 2 年の動きが他と異なる理由について検討をお願いしたい。 | <ul style="list-style-type: none"> 対応を検討する。 |
| <p><資料 1-3></p> <ul style="list-style-type: none"> 5 ページの電動車に関する国の目標値について、最近の欧米の状況を見ると日本もこれで進めていくのか疑問がある。国として見直しの予定があるのか知りたい。 温暖化対策などを踏まえると、現行の目標には疑問がある。近いうちに見直しが行われる可能性があるのではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> 国の電動車目標は現時点で変更の情報はないが、引き続き注視する。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 6 ページの資料で、過去に電動車や ZEV の定義が曖昧であったので、FCV、PHV を明記してもらったが、PHV は厳密にはゼロエミッションではない。日本政府の電動化方針は、HV を含むものであり、カーメーカの戦略を踏まえた現実的なものであるので劇的な変化はないだろう。 府の目標で電動車や ZEV という表現を用いて集計するのはいいが、今後は ZEV もマイルド系、ストロング系、PHV があり、それらの CO2、NOx などの排出状況などの内訳が重要。電動車をブレークダウンして、それぞれの販売、保有状況を整理してほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> 対応を検討する |
| <ul style="list-style-type: none"> 国の電動車の目標にはハイブリッド車も含まれているのか確認したい。 | <ul style="list-style-type: none"> 含まれている。 |