

大阪府における流入車対策及び大型車を中心とする自動車環境対策の新たな取組について（部会報告の概要）

第3次計画（府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画〔第3次〕）の進捗状況

■目標

- 平成27年度までに、NO₂及びSPMに係る大気環境基準をすべての監視測定局において継続的・安定的に達成する。
- 平成32年度までに、対策地域全体で大気環境基準を達成する。

[自動車からの排出量]

NO_x：H21（基準年度）18,130トン、H27目標14,420トン、H32目標11,220トン
PM：H21（基準年度）910トン、H27目標720トン、H32目標670トン

■目標の達成状況

- 国、府、NO_x・PM法対策地域の37市町、関係道路管理者が実施主体となり、第3次計画に掲げる自動車環境対策（自動車単体規制、車種規制など7項目）を推進した結果、
- ・環境基準について、NO₂は平成22年度から6年連続で全ての監視測定局で環境基準を達成。（SPMは2日連続して日平均値が0.10mg/m³を超えたため1局で非達成）
 - ・自動車からのNO_x・PM排出量は、平成24年度に平成27年度目標を達成。

現状と課題

■現状

- ・自動車からのNO_x排出量について、車種別では貨物系が全体の82%（普通貨物車は全体の54%）を占め、普通貨物車は1台当たりのNO_x排出量が乗用車に比べ162倍。
- ・運送事業者の99%は中小事業者であり、新規事業者の参入による事業者間の競争激化に加え、事業者の約6割がドライバー不足の状況であり、経営環境は厳しい。
- ・環境省ナンバープレート調査結果では、対策地域内の普通貨物車の非適合車率は0.8%（H19は17%）であり、事業用が0.3%に対し、自家用が2.1%と高い。
- ・登録場所別の流入割合では、府内の対策地域外の6町村の非適合車率は7.2%と高く、また、近隣5府県（滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の非適合車率は3.2%。

■課題

①流入車規制について

- ・事業用自動車（緑ナンバー）については大部分が適合車に改善されているのに対し、自家用自動車（白ナンバー）については事業用自動車に比べて非適合車率が高い。
- ・流入車の状況変化や事業者の取組の現状を踏まえると、事業者に課している義務の中には、その義務の目的を達成したものがある。

②事業者の自発的な環境配慮行動の伸展について

- ・運送事業者にとって環境配慮の取組は経済的にも人的にも負担として受け取られており、自発的な環境配慮行動を伸展させることは容易ではない。

■平成32年度目標の達成に向けての考え方

- ・平成32年度目標の早期かつ確実な達成に向けては、関係機関が第3次計画に掲げている自動車環境対策をそれぞれの立場で一層推進していくことが必要。
- ・府の役割として、さらに取組を充実し、効果的かつ効率的な流入車規制をはじめ、中小事業者の取組の支援や、府内市町村との連携に取り組んでいくことが重要。

新たな取組について～中小事業者等へのサポートの充実～

■環境配慮の取組推進の拠点機能（（仮称）ECO交通推進センター）の整備

- ・効果的かつ効率的な流入車規制の推進とともに、中小事業者を中心とする府内事業者の環境配慮の取組を推進するための拠点機能（（仮称）ECO交通推進センター）を整備すべき。
- ・中小事業者等の環境に配慮した取組に関する相談について、安全性や経済性の向上の視点も踏まえて事業者を支援するとともに、流入車規制も含めた総合的な角度から「環境性能の良い車の使用」、「環境に配慮した車の使い方」を推進すべき。

(1) 効果的かつ効率的な流入車規制の推進～環境性能の良い車の使用を～

①非適合車ゼロ宣言

- ・「非適合車ゼロ宣言～乗らない、頼まない、見逃さない～」のスローガンを掲げ、非適合車の根絶を目指して取り組んでいくという姿勢を明確にすることが必要。

②府内における立入検査と広報周知

- ・流入車規制の対策地域外の6町村も含めた全市町村と連携し、事業用自動車に比べて非適合車率が高く適合車への改善の余地がある自家用自動車の対策を強化すべき。

③近隣5府県での広報周知や全国関係団体への情報提供

- ・近隣5府県と連携し、事業者へ条例を広報周知し、非適合車の流入を排除すべき。

④事業者等の取組の見直し

- ・ステッカー制度や荷主等の確認・記録義務等については、役割を終えたため終了すべき。

(2) 中小事業者に対する取組支援～環境に配慮した車の使い方を～

①エコドライブ・輸送効率化等の取組の促進

○運送事業者等への直接的な支援

- ・中小事業者を対象に、環境配慮実践セミナーを行い、エコドライブや輸送効率化など「環境に配慮した車の使い方」の意義やメリット等の理解を深め、事業者の実践行動につなげていくことが必要。また、個別の診断により、さらなる取組を促進することが効果的。

○メリットの付与

- ・経済的にも人的にも余裕のない中小事業者の行動変容を促し、取組を実施してもらうためには、事業者にメリットを付与することが重要。

○荷主・旅行業者の理解促進

- ・荷主等の環境配慮の取組の一環として、グリーン経営認証の理解促進を図っていくとともに、運送における環境配慮について荷主等への働きかけが必要。

②情報発信の強化

- ・改善事例や補助金情報など、近畿運輸局等の国の機関や自動車関係団体等の最新情報を容易に入手できる仕組みが必要。

(3) 市町村との連携の強化

- ・第3次計画の対象地域を37市町から全市町村に広げ、府内全体で取り組めるよう進めていくべき。