

## 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法対策地域外からの流入車対策について

### 1. 大阪府における大気環境の状況

- ・二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は改善傾向
- ・しかし、平成 16 年度で 8 局において、二酸化窒素の環境基準が未達成。

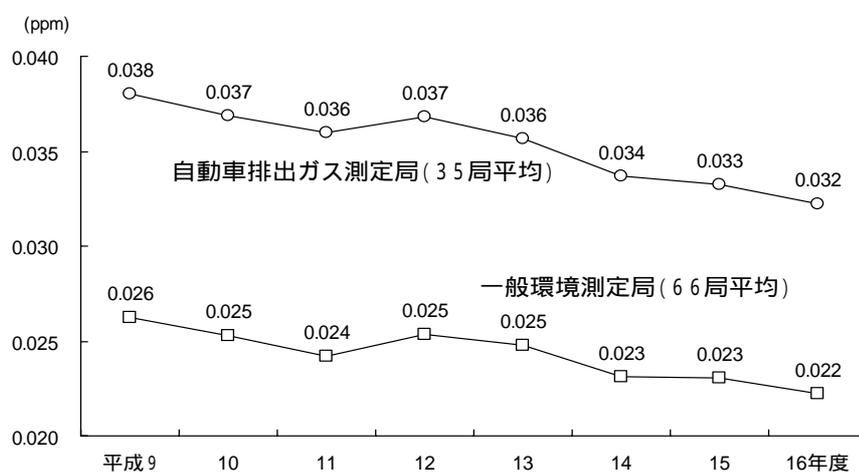


図 1 二酸化窒素濃度の年平均値の推移 (全局)

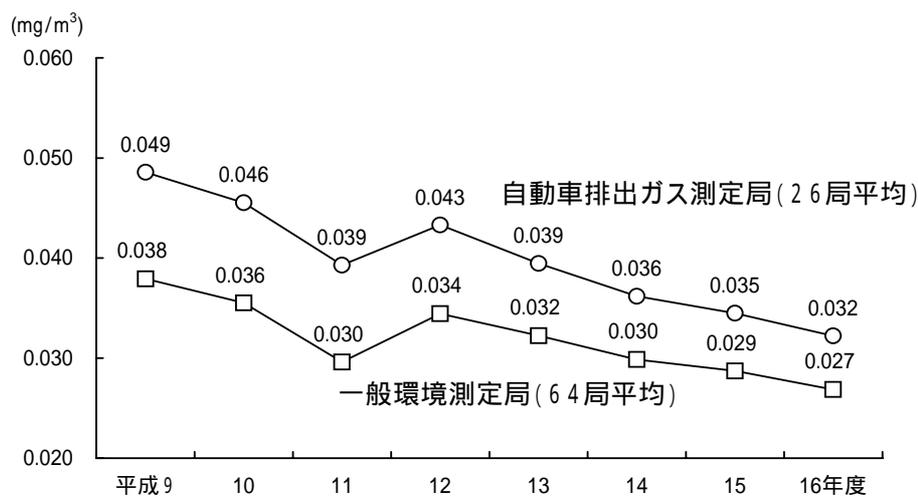


図 2 浮遊粒子状物質濃度の年平均値の推移 (全局)

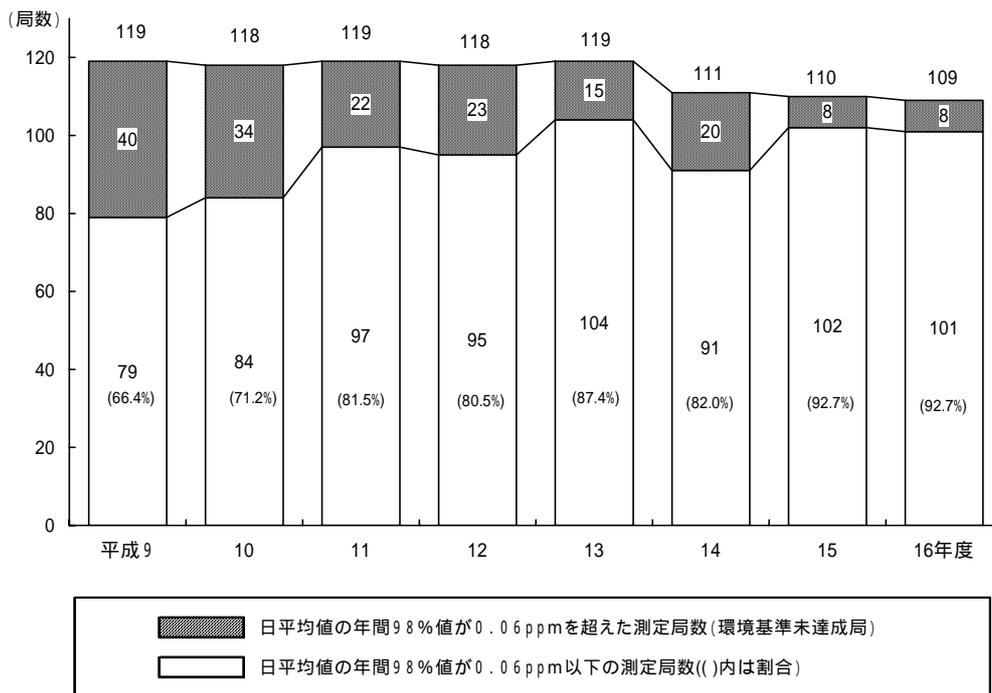


図3 二酸化窒素の環境基準達成率の推移(全局)

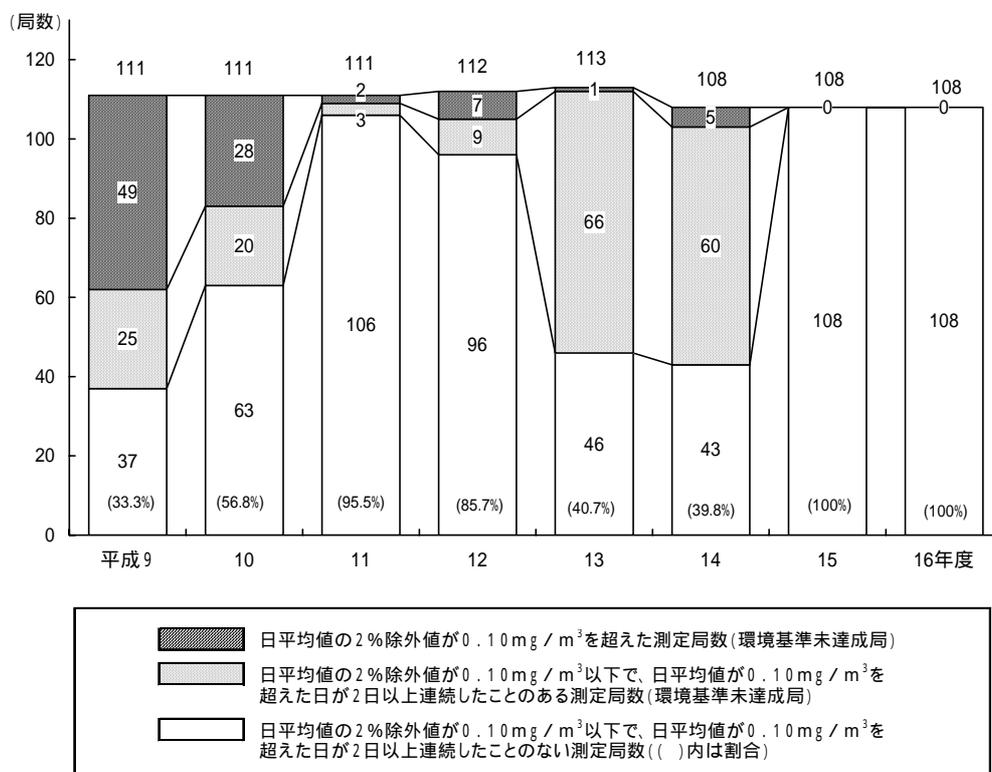


図4 浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移(全局)

## 2. 大阪府の自動車環境対策の取組み

- ・大阪府自動車 NOx・PM 総量削減計画（平成15年7月策定）に基づき総合的に取り組んでいる。

### 【低公害車の普及促進】

低公害車短期集中導入事業（平成14年度～）

- ・低公害トラック、バス導入事業者通常車両との価格差を補助
- ・平成17年度実績：バス5台、トラック179台

低公害車等購入資金特別融資制度（平成5年度～）

- ・中小企業者の低公害車等の購入資金を府信用保証協会の保証付きで融資
- ・府は利子の一部を補助
- ・平成17年度実績：4億9,256万円、97台

府公用車の低公害化

- ・目標：平成22年度末までに低公害化率100%
- ・平成17年度実績：公用車台数1,018台、低公害化率72%

### 【車種規制に伴うディーゼル車買い替えの支援】

ディーゼル車買替緊急融資制度（平成16年度～）

- ・中小企業者を対象に、民間金融機関・保証機関と共同の融資制度
- ・「担保は購入車両、第三者保証人は不要」
- ・府は保証料の一部を補助
- ・平成17年度実績：16億8,776万円、266台

### 【特定事業者への指導】

- ・府所管：700社（平成17年度末）、近畿運輸局所管：693社（平成16年度末）  
平成18年度から新たな排出抑制の計画書提出を指導（目標年次：平成22年度）

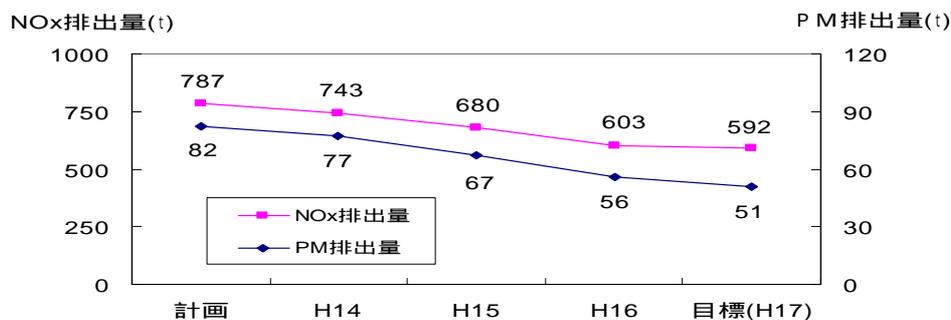


図5 府所管の対象事業者における年間NOx・PM排出量の推移

### 【グリーン配送の推進】

- ・ 府庁への物品納入業者に原則ディーゼル車以外の車両による配送を義務付け（要綱）  
適合車届出台数：5,495台（平成17年度末）
- ・ 「大阪グリーン配送推進運動」 民間事業者への普及拡大を展開（平成16年度～）  
登録事業者数：111社（平成17年度末）

## 3. 大阪府自動車 NOx・PM 総量削減計画中間評価の概要

- ・ 計画は順調に進捗（大気環境は改善傾向）
- ・ 課題～局地汚染地域の解消、流入車への対応、事業者指導の充実

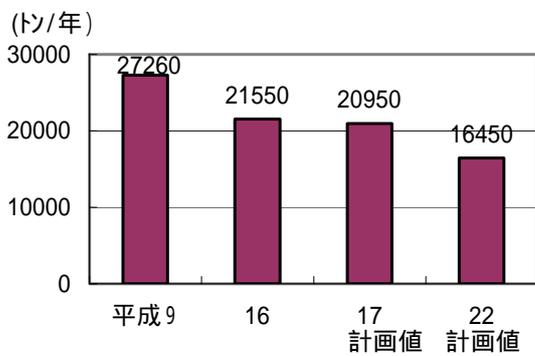


図6 自動車排出 NOx の進捗状況及び将来推計

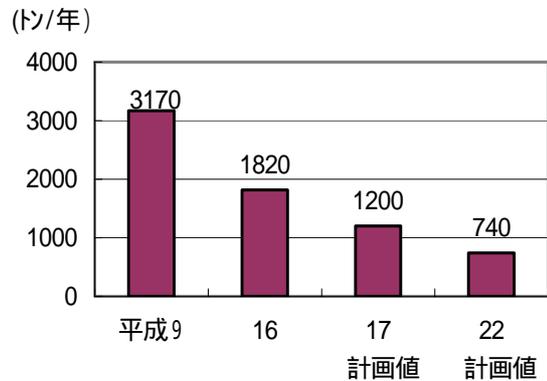


図7 自動車排出 PM の進捗状況及び将来推計

## 4. 流入車対策を課題とする背景

流入車による排ガス寄与割合が増大している。

- ・ 対策地域外からの非適合車の割合は横ばい状態
- ・ 黒煙を出す車のうち対策地域外からの流入車の割合は増加傾向

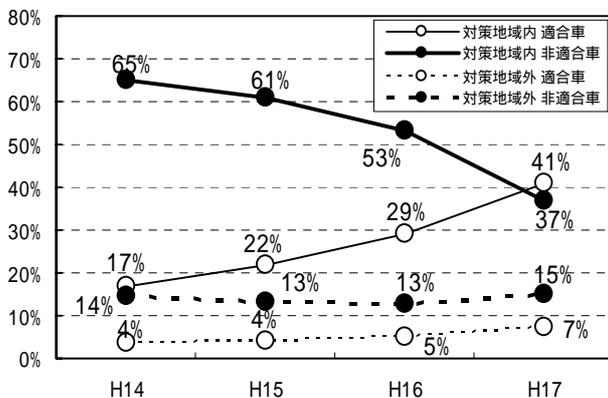


図8 対策地域内外における適合割合の推移  
(大阪府、普通貨物車)

【環境省ナンバープレート調査結果より】

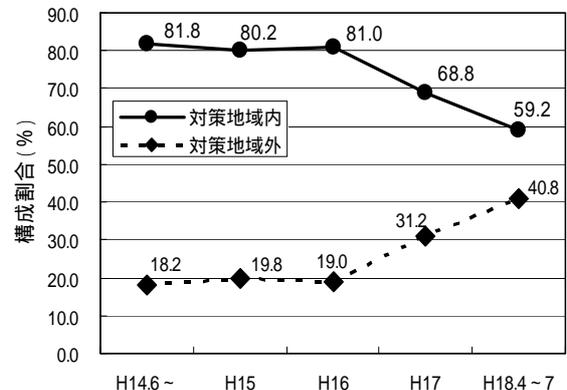


図9 黒煙モニター調査結果（流入車の割合の推移）

対策地域周辺で営業用貨物車の保有台数が微増傾向にある。  
 (府域全体では減少傾向)

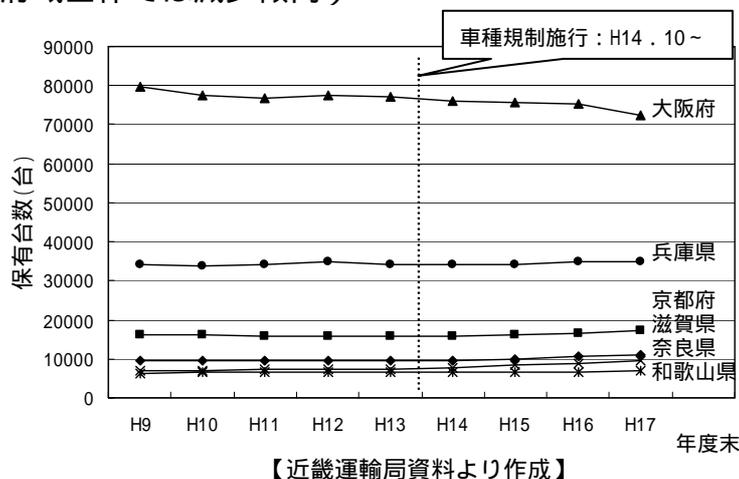
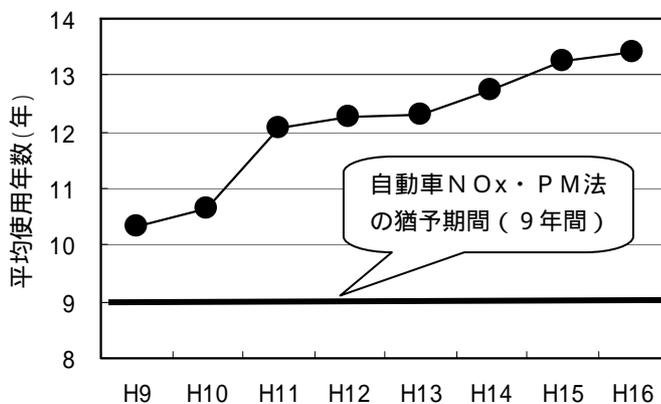


図 10 近畿府県別保有台数(営業用貨物車)の増減状況

ディーゼル車の全国的な平均使用年数が延びる傾向にあり、対策地域との間で格差が広がっている。

(対策地域外は車種規制を受けないことによる不公平感)



【(財)自動車検査登録協会資料より作成】

図 11 普通貨物車の平均使用年数(全国)の推移

阪神地域は首都圏に比べ対策地域が狭小で、流入車による排出ガスの影響を受けやすい。



**環境基準のより早期かつ確実な達成のためには、流入車対策が喫緊の課題**

## 5 . 大阪府議会での質疑状況

- ・ 府議会から、流入車への措置が問われている。

表1 平成18年2月府議会及び平成18年5月府議会の概要

質問の概要		答弁の概要
平成18年2月議会 「府条例により、対策地域の拡大及び流入車規制を実施すること」		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対策地域の拡大：対策地域外の6町村の実態調査を行い、検討する。</li> <li>・ 流入車規制：現在国において検討が進められている。この機会に、抜本的な流入車対策が講じられるよう、関係都府県と連携して、国に強く求めていく。</li> </ul>
平成18年5月議会 「条例による流入車規制を実施すべきである」		<p>国の「最終とりまとめ」を見極めるとともに、環境改善の観点から、流入車の実態把握に努め、事業者には排出基準に適合する車両の使用を促すための取組みを検討する。</p>

## 6 . 大阪府の検討状況

- ・ 国の対策とともに、府として実態把握調査を実施中。

表2 実態把握調査の概要

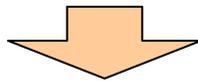
調査の種類	調査内容
対策地域外（6町村）における実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成18年6月～</li> <li>・ 大気環境調査、交通量等調査、移転状況調査 等</li> </ul>
流入車対策の検討に資する実態調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成18年6月～</li> <li>・ 流入車両による影響把握調査（既存資料の解析）</li> <li>・ 府域外自動車の使用実態等の調査（アンケート、ヒアリング）</li> </ul>

## 7 . 流入車対策は国の対策が必要

NO<sub>x</sub>とPMの両方を確実に削減する必要がある。

対策地域全域に対する抑制対策である。

対策による影響が全国的に波及するものである。  
(全国的な対応策が求められるものである。)



自動車NO<sub>x</sub>・PM法の枠組みで全国一律の対策が効果的。