

自動車環境対策の取組状況等について (大阪府)

2026.9.15 大阪府 環境保全課

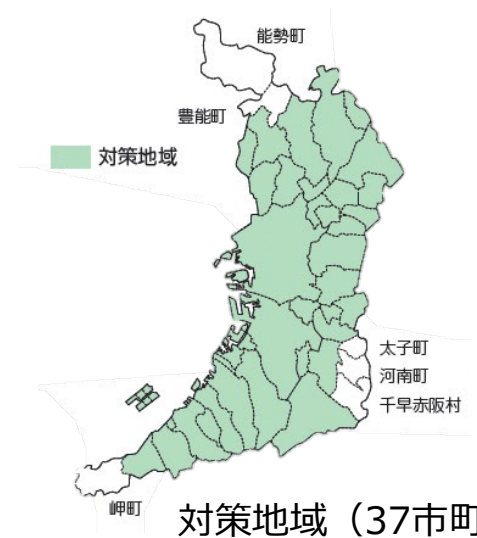
(自動車排出ガス総合対策小委員会 資料)

1.大阪府自動車NOx・PM総量削減計画【第4次】 の目標について [令和6年3月策定]

計画の目標

- 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



目標達成のための排出量の目標

- 第4次計画の対策（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】 令和8年度 (H21比削減量)	【法定目標】 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

2. 大気環境の状況と評価

① 二酸化窒素 (NO₂) の環境基準達成状況

平成22年度から16年連続、全局で環境基準を達成
令和6年度から2年連続で、ゾーン内の測定局数は0

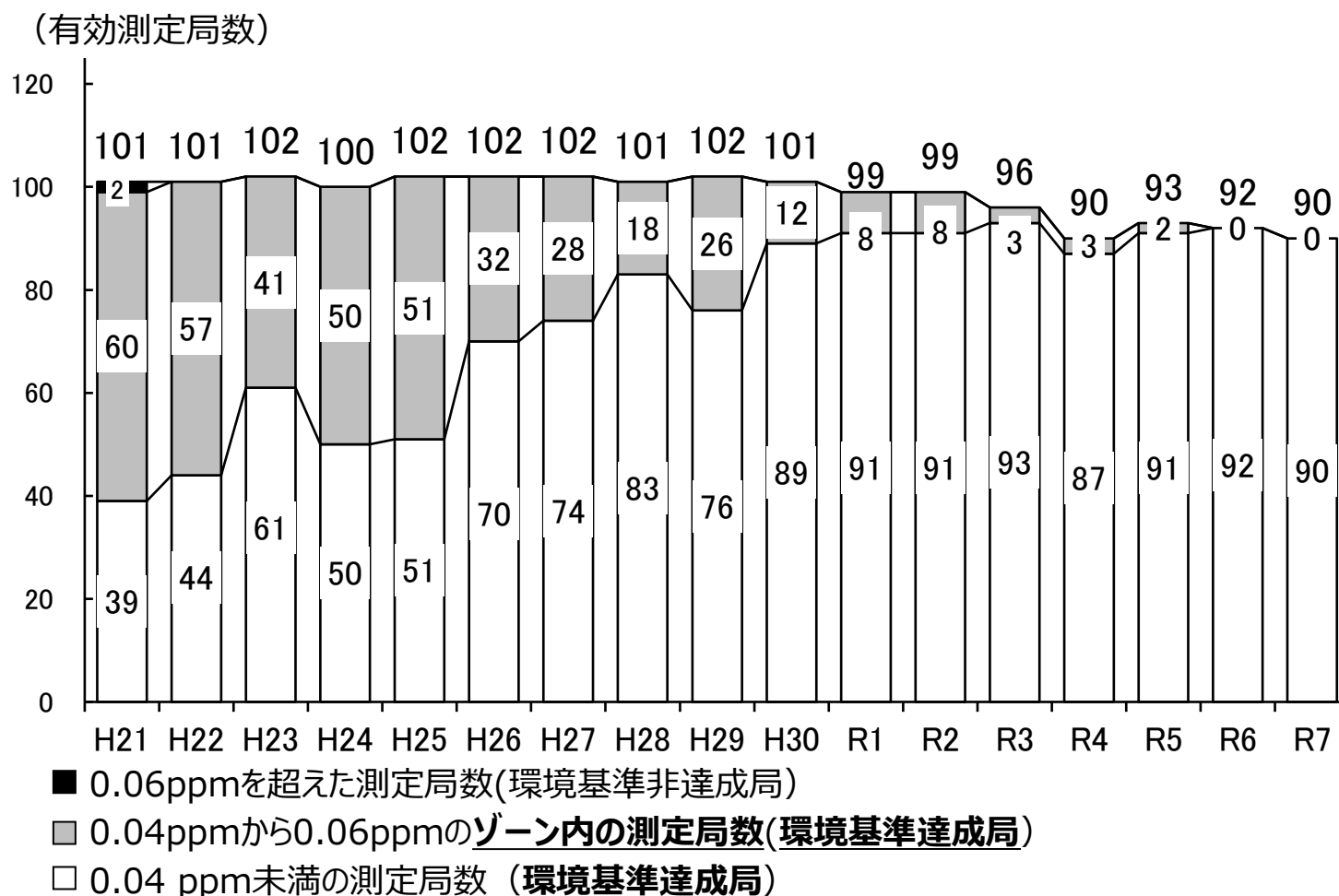


図1. 府内全局のNO₂の環境基準達成状況の推移(年間98%値)

2. 大気環境の状況と評価

② 二酸化窒素 (NO₂) の年平均値の推移

一般局及び自排局のNO₂年平均値は低下傾向

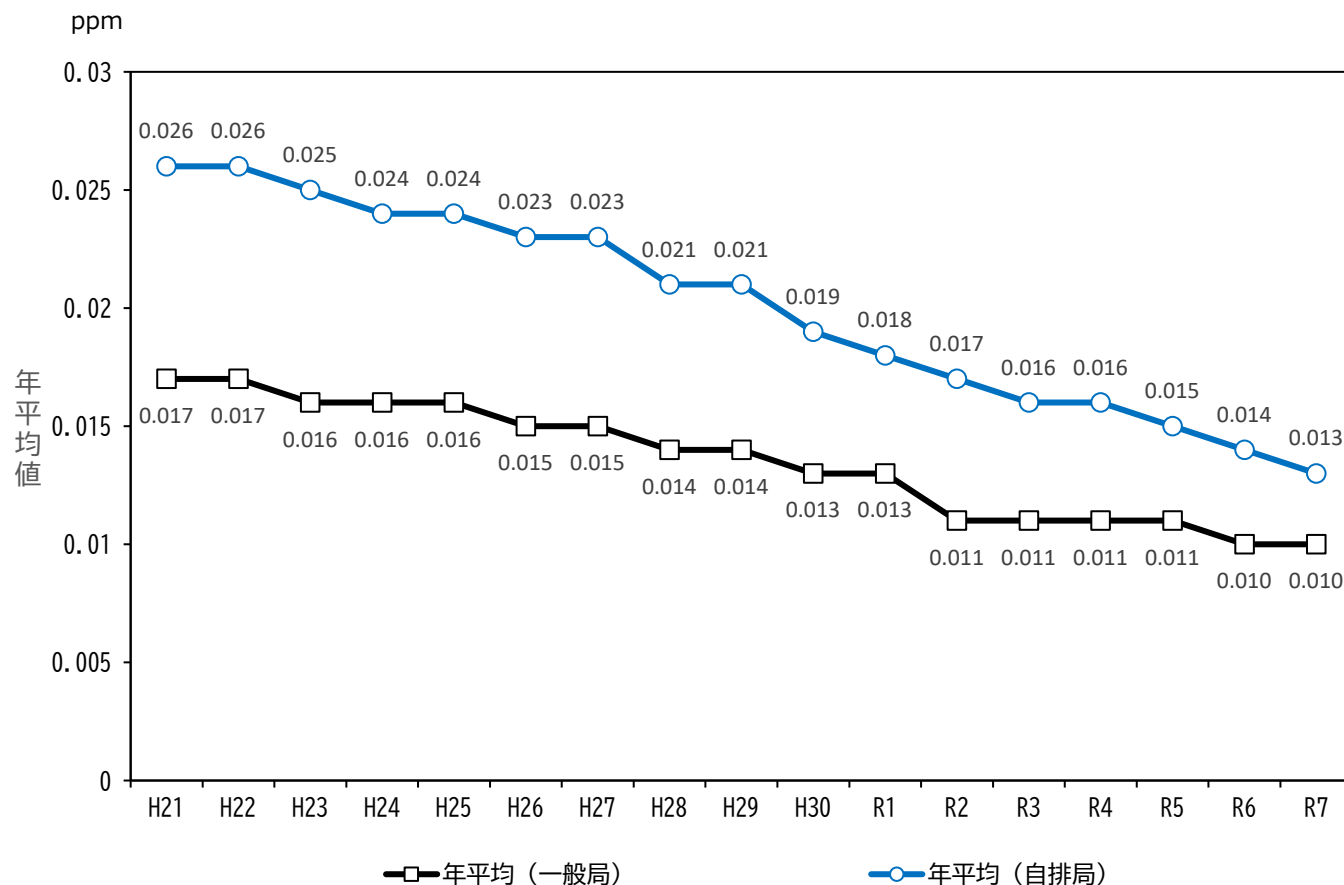
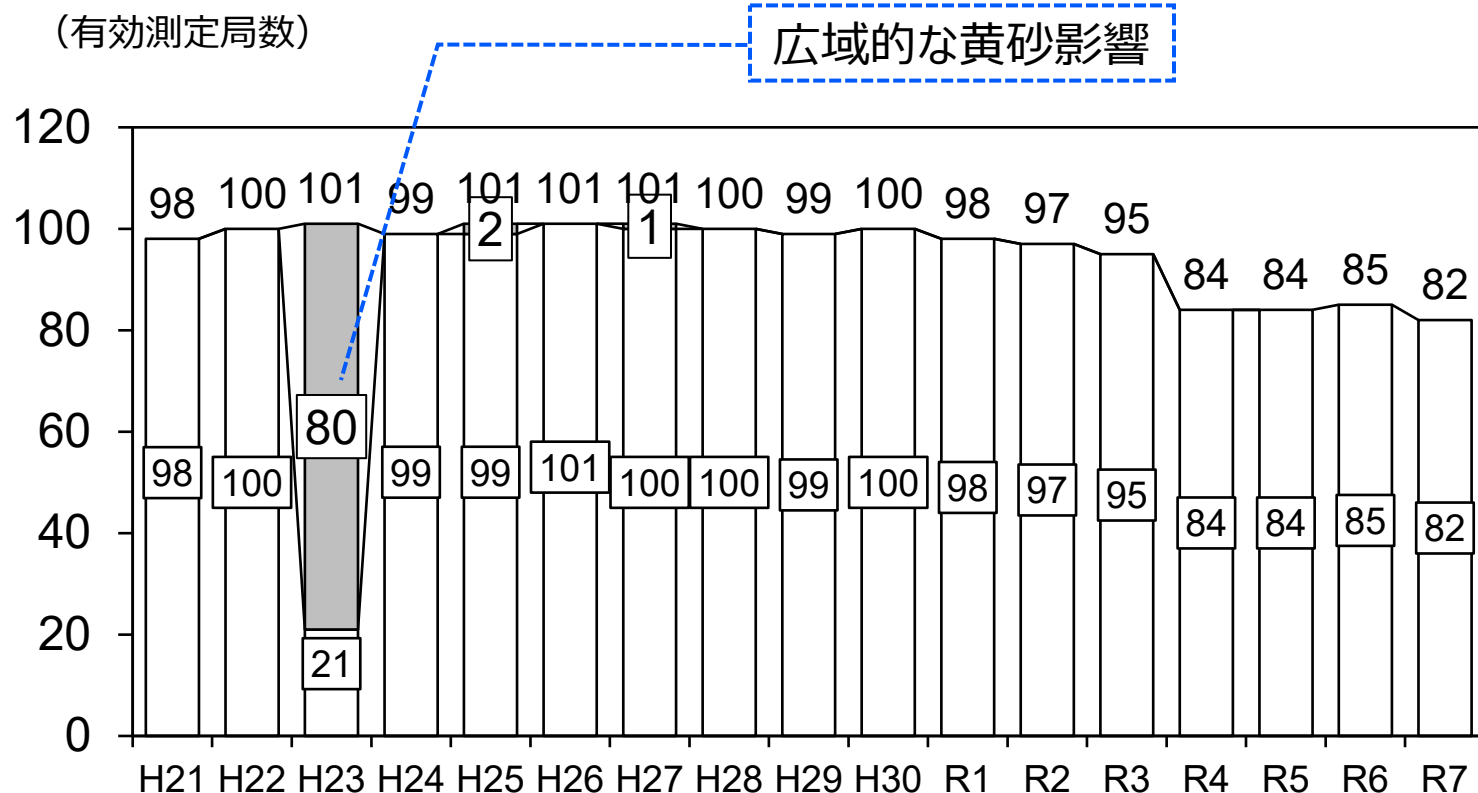


図2. NO₂濃度 (年平均値) の経年変化【大阪府全域】

2. 大気環境の状況と評価

③ 浮遊粒子状物質 (SPM) の環境基準達成状況

平成28年度から10年連続、全局で環境基準を達成



- 日平均値の年間2%除外値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ を超えた測定局数(環境基準非達成局)
- 上記を除く測定局で2日以上連続して日平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ を超えた測定局数 (環境基準非達成局)
- 環境基準達成局数

図3. 府内全局のSPMの環境基準達成状況(長期的評価)の推移

2. 大気環境の状況と評価

④ 浮遊粒子状物質 (SPM) の年平均値の推移

一般局及び自排局のSPM年平均値は長期的に低下傾向だが、近年は横ばい傾向

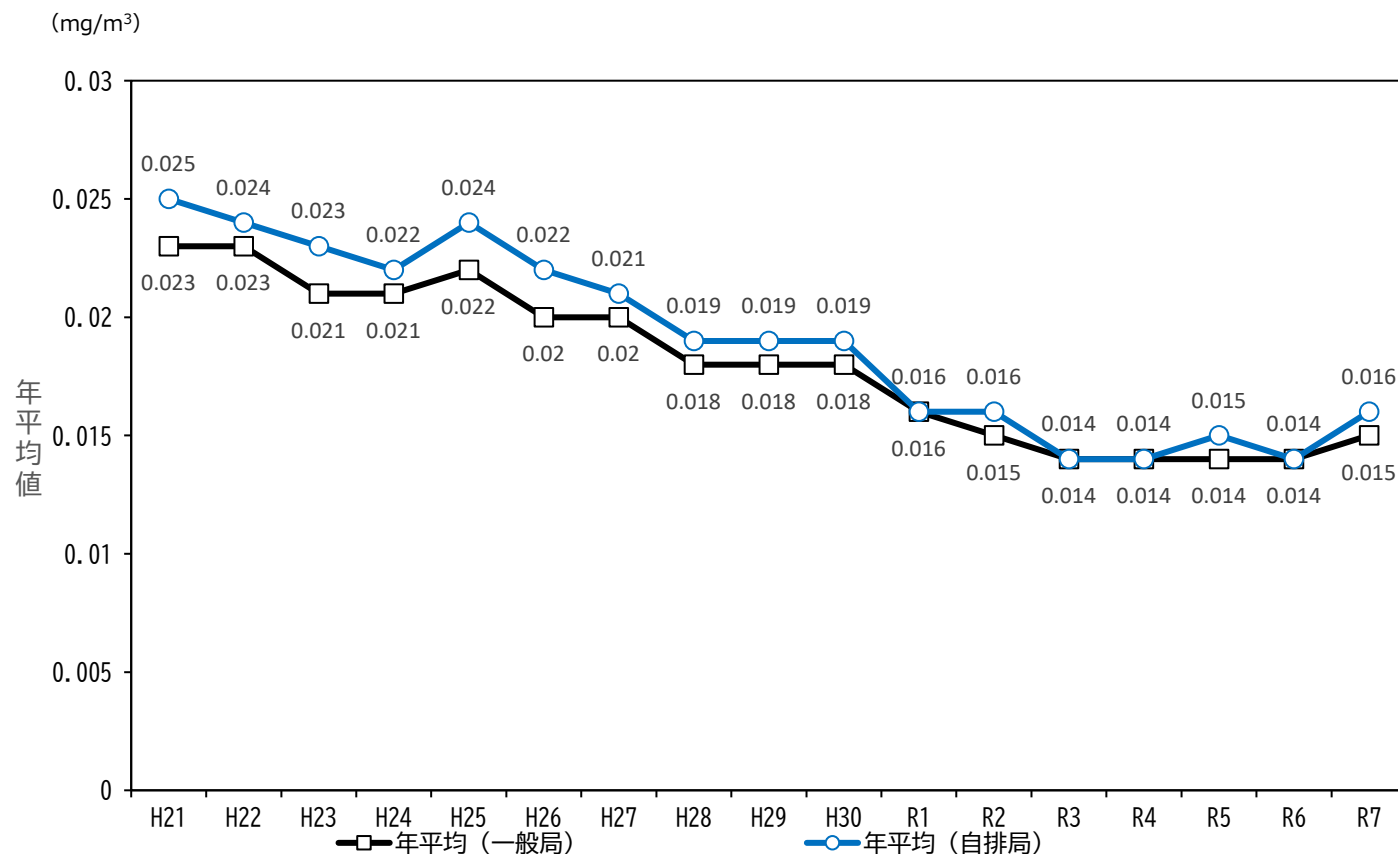


図4.SPM濃度 (年平均値) の経年変化【大阪府全域】

2. 大気環境の現状と評価

⑤ 令和7年度の濃度上位局と全局平均の推移

長期評価値は、濃度が上位にある局においても環境基準値を十分に下回り、
変化傾向は全局平均値と同様（NO₂は低下、SPMは近年横ばいないし上昇傾向）

(ppm)

(mg/m³)

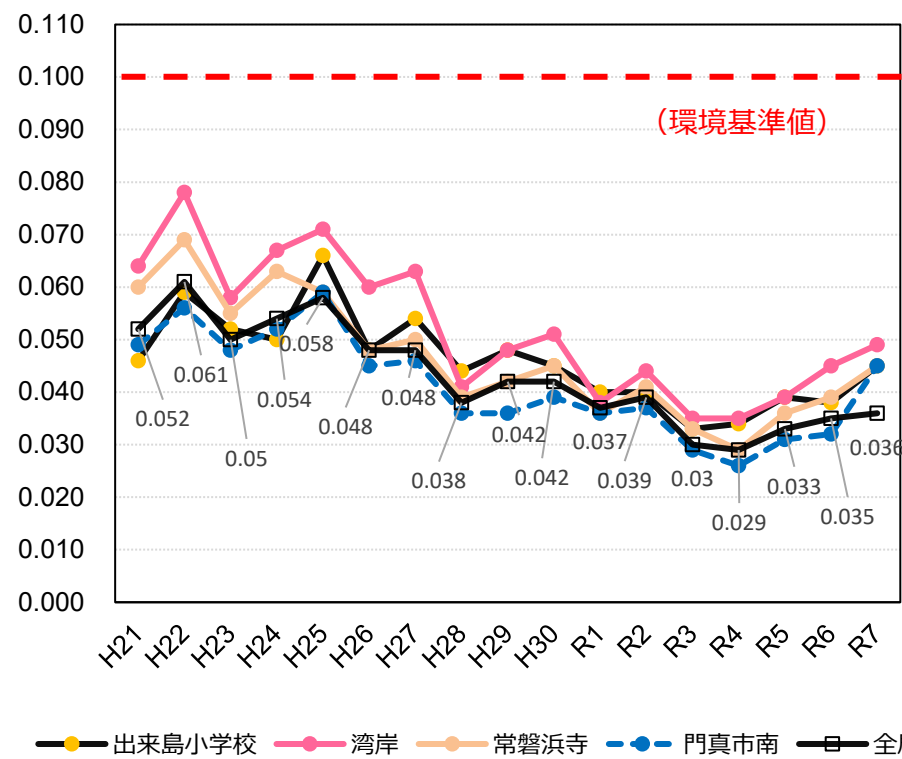
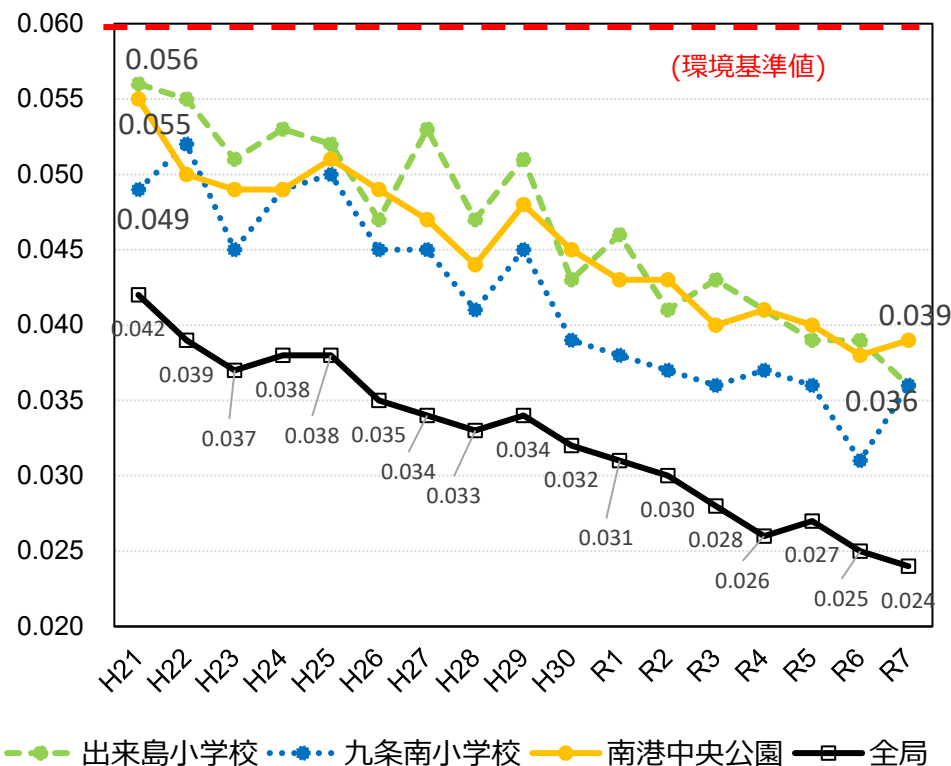


図5. NO₂長期評価値（年間98%値）の
上位3局と全局平均の推移

図6. SPM長期評価値（年間2%除外値）
の上位3局と全局平均の推移

2. 大気環境の現状と評価

⑥ 府の簡易測定結果の推移

令和元年度以降、全地点で環境基準値以下にあるが、
ほぼ全ての測定地点がゾーン内の濃度

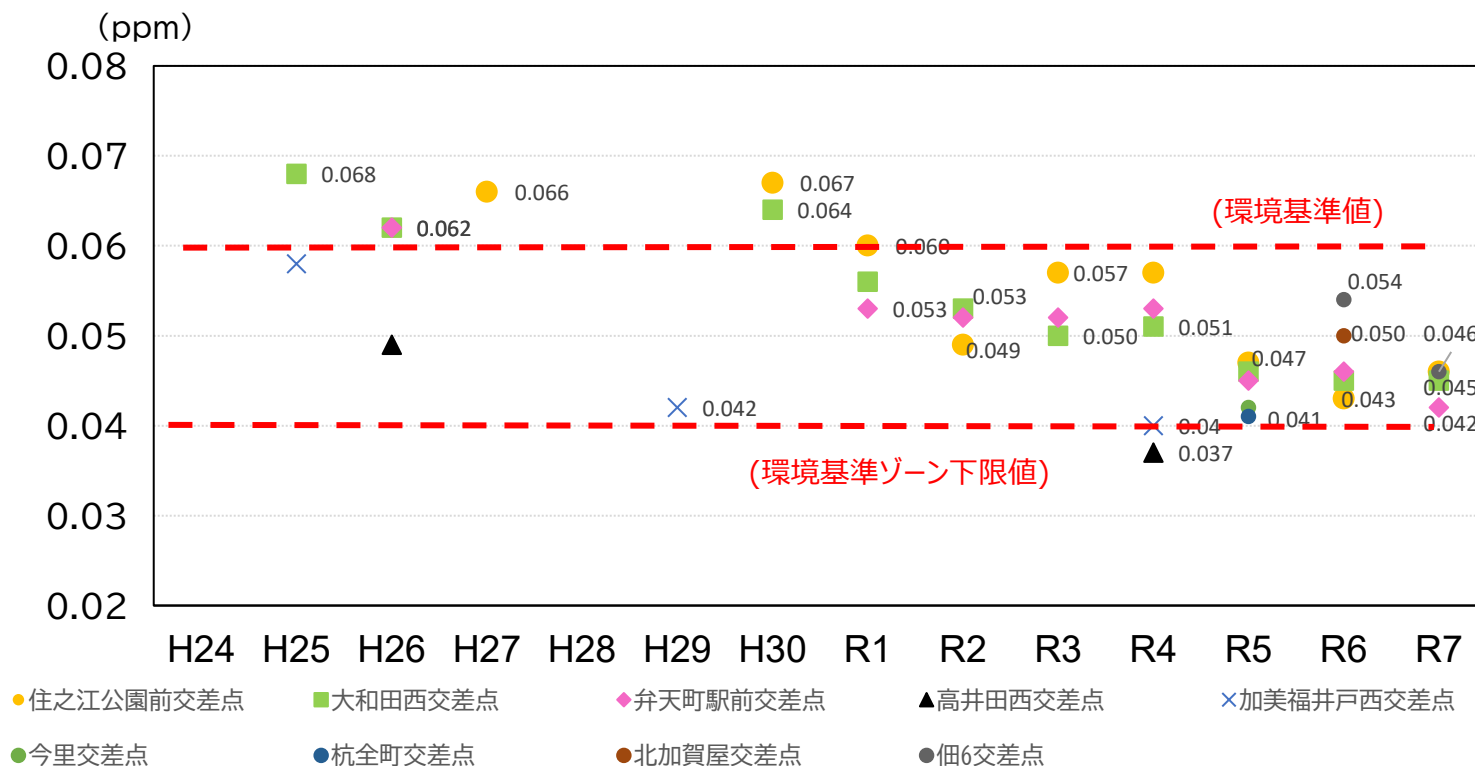


図7. 交通量の多い交差点付近の簡易測定による
NO₂日平均値の年間98%換算値の推移

98%値の換算方法

自排局における過去データ（H18～現在）のNO₂の日平均値の98%値と年平均値との相関関係から算出。

3. NOx・PMの排出量の推移〔対策地域〕

① NOx排出量

令和6年度は平成21年度と比べて62%減少
令和8年度の法定目標は既に達成しており、府独自目標も達成する見通し

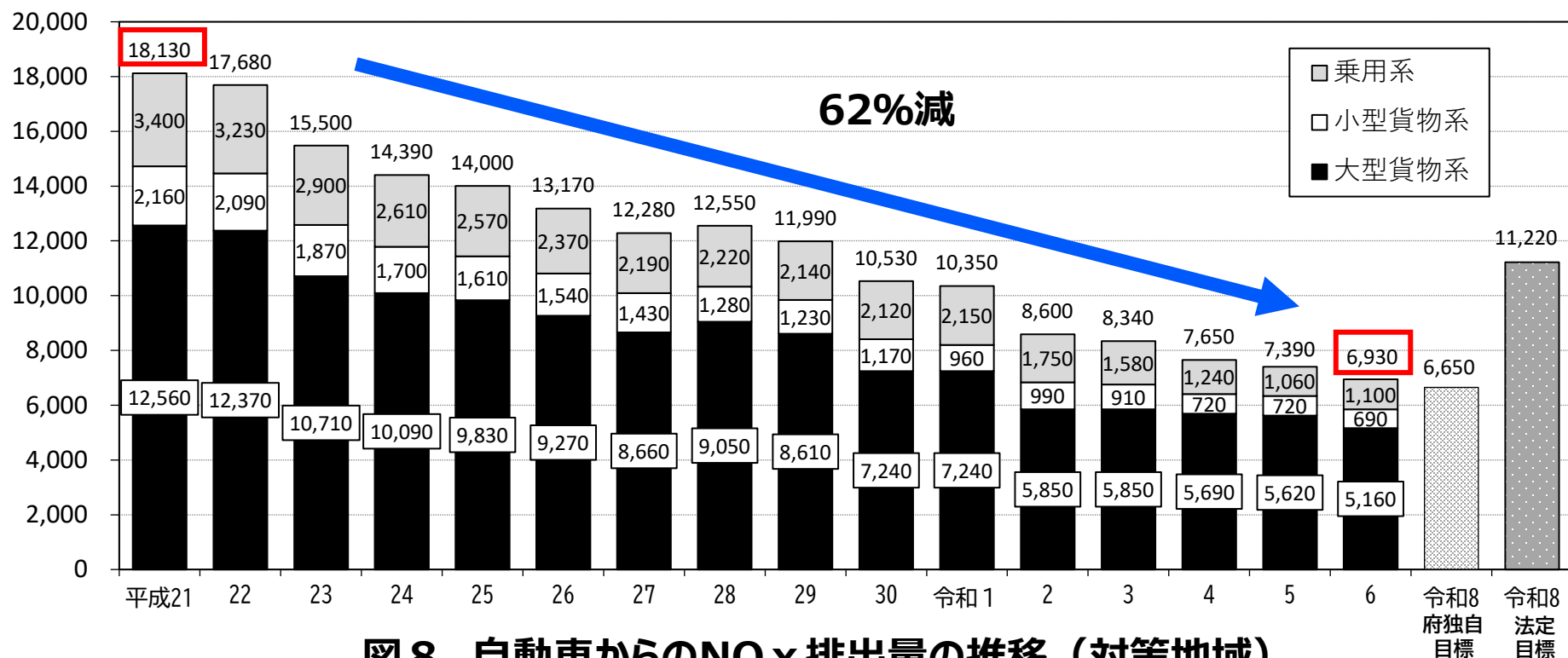


図8. 自動車からのNOx排出量の推移（対策地域）

（凡例説明）乗用系：軽乗用車・乗用車・バス 小型貨物系：軽貨物車・小型貨物車・貨客車 大型貨物系：普通貨物車・特種（殊）車

（注）四捨五入の関係で車種別の合計値と全車種の合計値が一致しない場合がある。

※令和5年度から令和3年度道路交通センサス、平成28～令和4年度は平成27年度道路交通センサス、平成21～27年度は平成22年度道路交通センサスの交通量を基に、トラフィックカウンター等で補正して推計した。

3. NOx・PM排出量の推移〔対策地域〕

② PM排出量

令和6年度は平成21年度と比べて51%減少したが、近年は横ばい傾向
令和8年度の法定目標は既に達成しているが、府独自目標の達成は困難な見通し

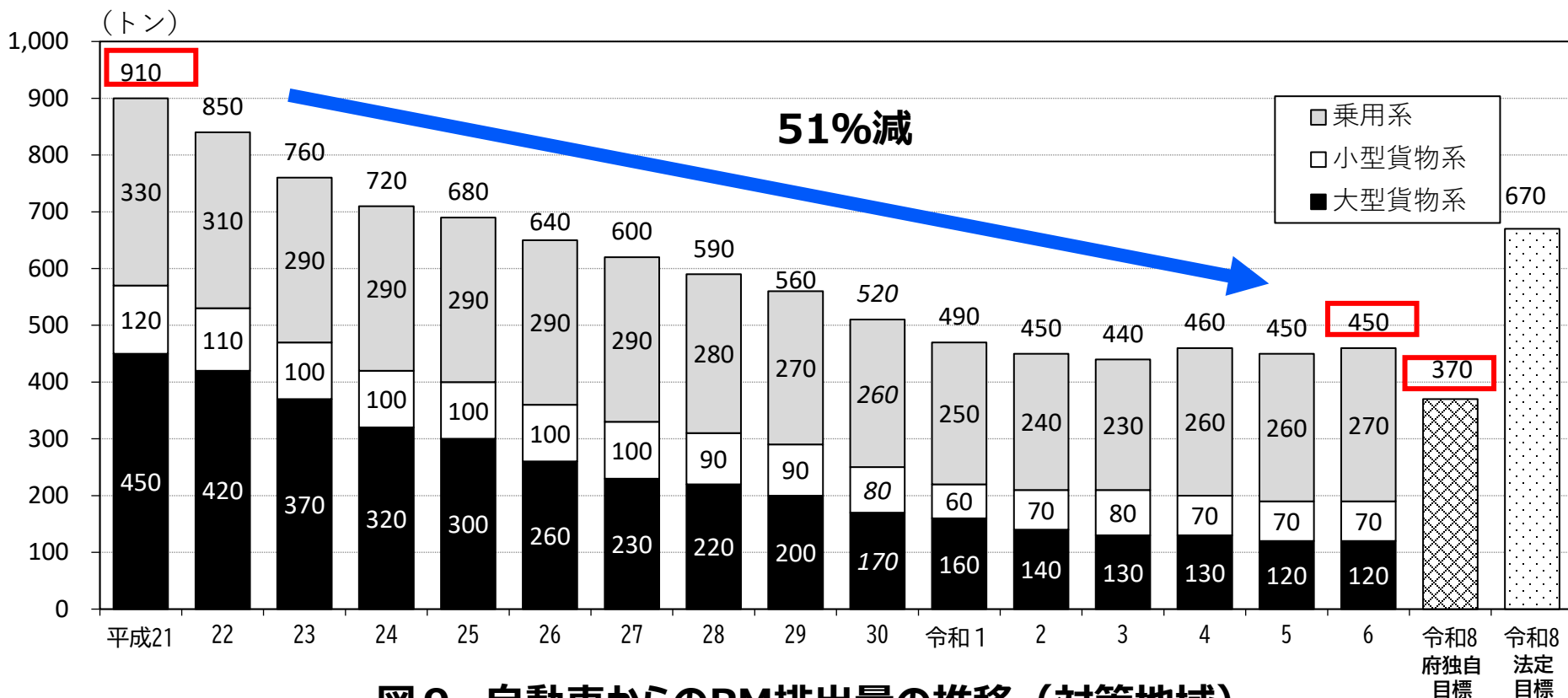


図9. 自動車からのPM排出量の推移（対策地域）

（注）四捨五入の関係で車種別の合計値と全車種の合計値が一致しない場合がある。

※令和5年度から令和3年度道路交通センサス、平成28～令和4年度は平成27年度道路交通センサス、平成21～27年度は平成22年度道路交通センサスの交通量を基に、トラフィックカウンター等で補正して推計した。

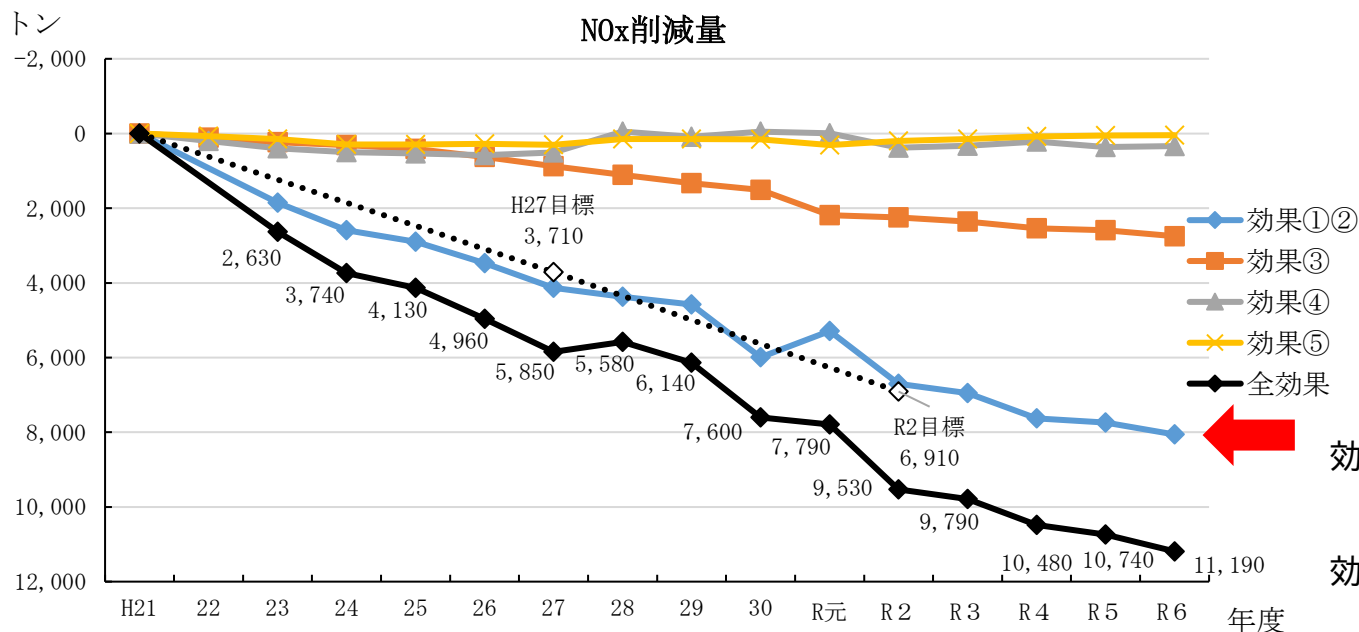
4. 自動車環境対策の取組と評価

① 取組項目

1. 自動車の適切な点検・整備等による自動車単体規制の推進
2. 車種規制の適正かつ確実な実施
3. 官民協働による電動車等の普及促進
4. エコドライブの推進
5. 輸送効率の向上等の取組促進による交通需要の調整・低減
6. バイパスの整備、交差点改良等の交通流対策
7. 環境に配慮した自動車利用についての普及啓発・環境教育

4.自動車環境対策の取組と評価

② 取組項目毎の効果



単体規制、車種規制
による削減が
大きな効果を発揮して
きた。

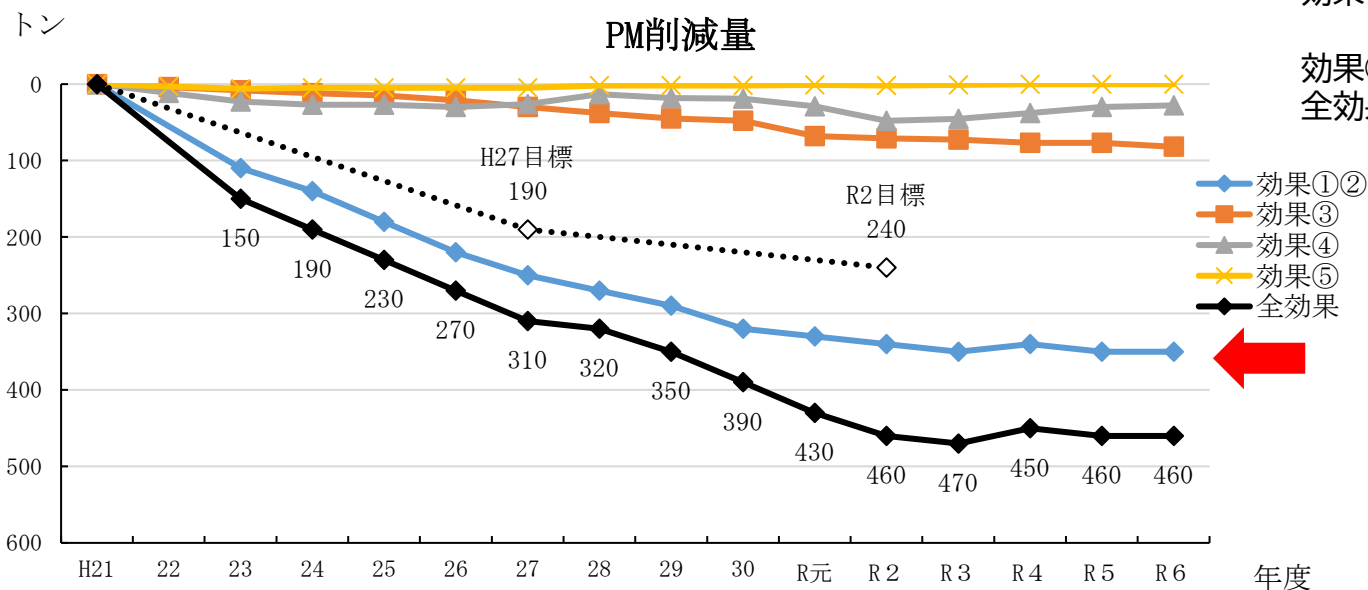
効果①②: 自動車単体規制の推進、
車種規制・流入車規制の
実施による削減量

効果③: エコカーの普及促進による
削減量

効果④: 交通需要の調整・低減による
削減量

効果⑤: 交通流対策による削減量

全効果: 効果①～⑤の合計



4. 自動車環境対策の取組と評価

③ 自動車単体規制の推進

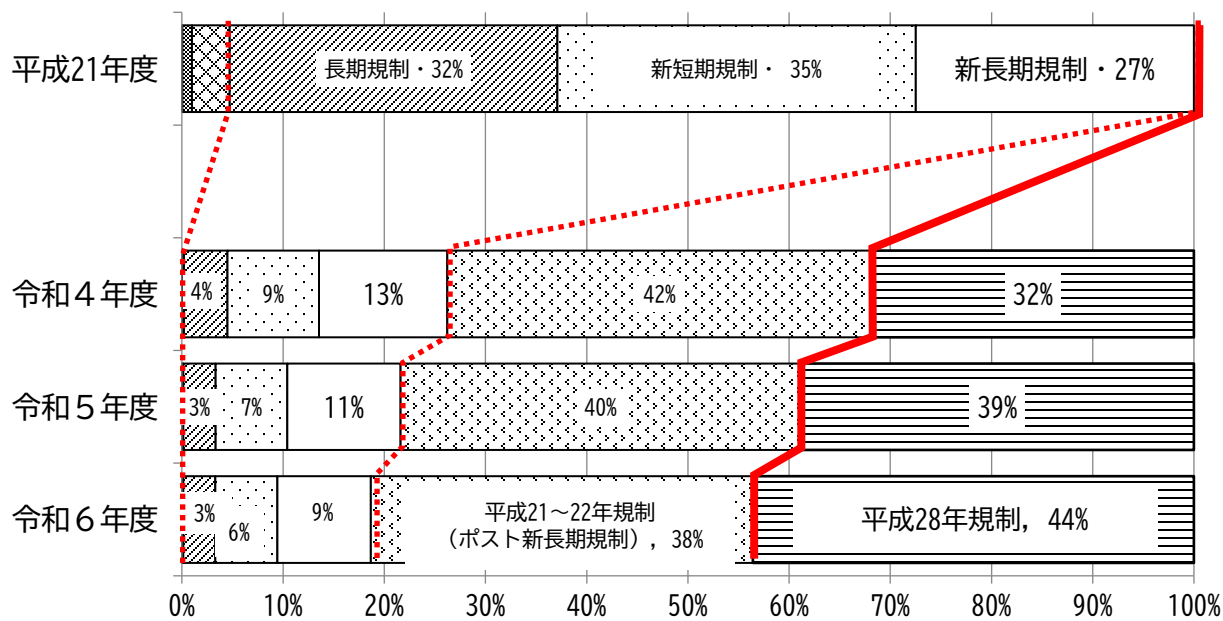
● 適正点検整備研修会（近畿運輸局）

● 街頭検査の実施（近畿運輸局）

● 最新規制適合車等への転換促進

・HV、CNGトラック等導入補助（近畿運輸局）
・低炭素型ディーゼルトラック導入補助（環境省）等

最新規制(H28規制)適合車が着実に増加



ディーゼル普通貨物車の規制適合車別構成割合の推移

（出典）環境省ナンバープレート調査結果より大阪府作成

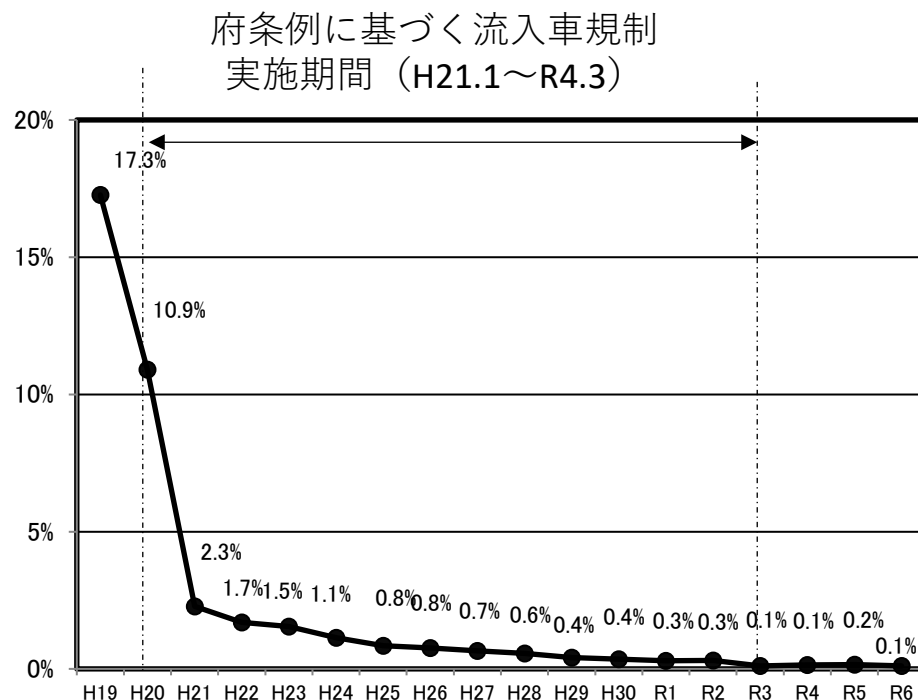
4. 自動車環境対策の取組と評価

④ 車種規制の実施等

● 法に基づく車種規制の実施（環境省、国土交通省）

車種規制：自動車NOx・PM法の対策地域において規制値を満足していない車の新規の登録が出来ない

対策地域内走行車数のうち、流入車の車種規制非適合車の比率は大きく低下



対策地域内走行車数のうち、
車種規制非適合車が占める比率の推移

府条例による流入車規制
（車種規制非適合車の対策地域
内への発着規制）の廃止後も、
車種規制非適合車の走行比率は
増えていない。

（出典）環境省ナンバープレート調査結果より大阪府作成

4. 自動車環境対策の取組と評価

⑤ 電動車等の普及促進

● おおさか電動車普及戦略(R8.3改定)の推進

● 官民協働による導入促進

おおさか電動車協働普及サポートネット（R7.3時点で107団体）
を通じた電動車の展示・試乗会の開催及びワイヤレス給電技術の実証



ZEVの展示・試乗会



ワイヤレス給電技術

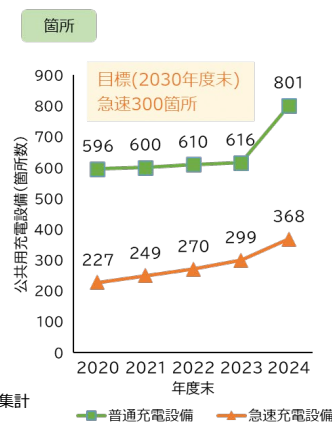
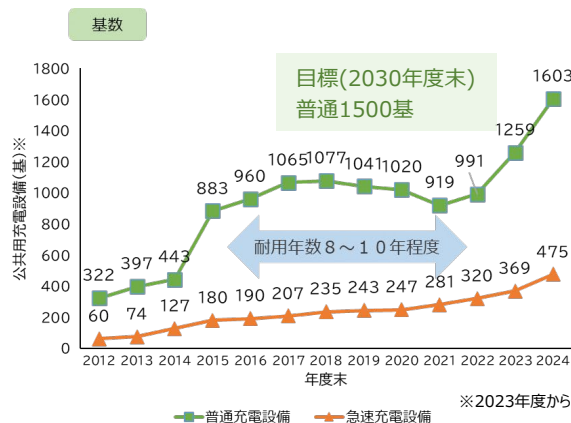
● 充電設備や燃料供給施設の整備促進

充電サービス事業者と連携した府有施設への
充電設備設置
集合住宅向け充電設備設置説明会の開催

● 普及啓発

大阪自動車環境対策推進会議※において
リーフレット等の啓発物を作成し、配布

※自動車排ガス問題を有効適切な対策の推進により解決を図ることを目的に、
昭和43年（1968年）4月27日に設置大阪府・大阪市・堺市等の
行政機関や自動車関連団体等の計33機関で構成



府域における充電インフラ整備状況

乗用車におけるZEVの普及、貨物車における電動車の普及については、
さらなる促進対策の充実・継続が必要。

5. 対策地域指定解除及び制度のあり方に係る意見①

● 指定解除による自動車環境対策への影響

- (1) 走行車両に占める**車種規制非適合車の比率が現状より高まる可能性**がある。
 ⇒ 対策地域内の走行車両中の車種規制非適合車率は、**対策地域内保有車は0%、対策地域外保有車は1.2%と、明確な差がある。**(表1 参照)
- (2) **車両更新が減速する可能性**がある。
 ⇒ 初度登録年が新しい貨物車の登録台数比率は、**大阪府域※と全国平均で11ポイントの差がある。**(表2 参照) ※大阪府の貨物車登録台数の98.7%は対策地域内の保有車

【表1】対策地域内外登録車の車種規制適合状況別の走行台数（台）及び比率

	対策地域内		対策地域外	
	適合車	非適合車	適合車	非適合車
軽乗用車	3,107	0	318	0
乗用車	8,010	1	816	4
バス	1,820	2	138	0
軽貨物車	2,357	0	216	0
小型貨物	7,998	0	774	34
貨客車	8,479	0	765	21
普通貨物	23,505	0	4,990	47
特種(殊)車	7,508	1	1,141	8
全車種計	62,784	4	9,158	114
	62,788		9,272	
	100.0%	0.0%	98.8%	1.2%
	100.0%		100.0%	

【表2】大阪府の車両代替の状況（貨物車）

	初度登録年が平成25年以降の貨物車		貨物車
	台数	割合	登録台数
大阪府	222,567	68.4%	325,521
近畿	483,154	63.4%	762,668
全国	3,396,178	57.2%	5,938,880

※三輪、被けん引除く。R7.3月末時点

出典：総量削減計画進行管理調査報告書（令和8年3月）

5. 対策地域指定解除及び制度のあり方に係る意見②

(3) 一部の地点で大気濃度が現状程度の水準を維持できなくなる可能性がある。

⇒ 交通量の多い交差点付近では0.04～0.06ppmのゾーン内にある地点が複数ある。

(p7簡易測定結果参照)

環境基準の告示により、これらゾーン内の濃度は現状程度の水準を維持する必要がある。

車種規制廃止による(1)の要因による悪化、(2)の要因による改善効果の鈍化に加え、物流センターの整備など対策地域内で交通量の集中を生じる新たな要因等も相まって、**ゾーン内濃度の地点において、現状程度の水準を維持できなくなる可能性がある。**

● 対策地域指定解除についての意見

- ① 指定解除にあたっては**局地的な大気汚染状況（ゾーン内の濃度の地点）**についても、**現状程度の水準を維持できることが望ましい。**
- ② 指定解除による車種規制非適合車登録増加の局地的な影響（ゾーン内濃度の水準維持への影響）について推計を行っていないこと、局地的な流入車対策の実施は困難と考えられることから、**対策地域は解除せず車種規制の継続、もしくは車種規制を実質的に継続する制度の確立が望ましい。**
- ③ 対策地域の指定解除（車種規制の終了）の判断にあたって、**常時監視測定局以外でゾーン内濃度にある地点においても、将来に渡り「現状程度の水準維持」の具体的な判断方法※の検討が必要。**

※令和4年4月中央環境審議会答申においては、常時監視測定局以外の地点については**面的評価**（数値計算により沿道において面的に推計を行って高濃度となり得る地点を抽出し、簡易測定等の手法を組み合わせる評価する方法）**により、環境基準非達成となる（0.06ppmを超過する）可能性のある地点の有無について評価**することとしており、**ゾーン内の濃度の現状程度の水準維持の評価については言及していない。**

5 . 対策地域指定解除及び制度のあり方に係る意見 ③

● 制度や取組みのあり方についての意見

- ① 対策地域の指定を継続する場合であっても、残る課題は局地的な汚染状況の悪化防止である現状に照らせば、対策地域全体で目標を定めて排出総量削減対策を行う必要性は低いと考えられることから、総量削減計画制度は廃止することが望ましい。仮に、制度を継続する場合であっても、排出総量算定や目標設定等の大幅な簡素化（増加させないことのみ目標設定でも可とするなど）や、法第10条の協議会の規定の廃止（パブリックコメントで関係者意見反映の目的を達成できると考えられるため）が望ましい。
- ② 法第33条及び第34条に基づき対策地域内の特定事業者課している自動車使用管理計画及び取組み状況報告は、既に車種規制への対応は終えており、エコカー導入等の対策を強制する権限が無く実効性に限界があることや、事業者負担の軽減の観点も踏まえて制度は廃止することが適当である。一方で、取組み促進のためには、大型商用車における導入費用高騰や電動化の難しさといった課題に対応するためのインセンティブ施策の強化が必要。
- ③ 進捗状況把握調査は、車種規制の効果把握のための調査（対策地域内・外における保有車中の車種規制適合車・非適合車の比率や、走行量の経年的な把握）を除き、大幅に簡素化することが望ましい。