

『大阪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〕(案)』  
に対する意見」の建議について

【お問合せ先】大阪商工会議所 経済産業部 (楠本・上田)  
T e l : 0 6 - 6 9 4 4 - 6 3 0 0

【概 要】

- 大阪商工会議所は、大阪府が公表した「大阪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〕(案)」に対する意見を取りまとめ、本日 2 月 27 日付で松井一郎・大阪府知事に対して建議した。
- 「第 3 次計画案」は、平成 25 年度から 27 年度までの府内の自動車排出窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)・粒子状物質(PM)対策を規定するもの。27 年度の自動車NO<sub>x</sub>・PM排出目標を「現状(H21 年度)比2割削減」とし、最新規制適合車への転換促進や、流入車規制の強化等の施策による目標達成を目指している。
- しかし、近年の府内自動車NO<sub>x</sub>・PM排出量は、黄砂による影響を除き既に目標水準を達成しており、更なる規制強化を行えば、事業者への負担増加が懸念される。
- そこで、本意見書では、今後の対策の検討にあたっては、従来の施策による効果検証と黄砂による汚染物質対策を踏まえることが重要とした上で、流入車規制については、現状で環境基準が達成されていることから自主的な取組みへシフトすべきとした。
- また、規制重視ではなく電気自動車や天然ガス自動車等のエコカーの導入促進などインセンティブ重視の施策により事業者の協力姿勢を引き出すと共に、都市部における道路混雑を解消し、交通流を円滑化することでNO<sub>x</sub>・PM削減を図るべく、淀川左岸線延伸部の早期供用開始や道路インフラの整備、広域的な交通ネットワークを充実させるなど、都市機能の向上とNO<sub>x</sub>・PM対策の実効性向上を求めた。

【意見書のポイント】

1. 「第 2 章 計画の目標及び計画の期間」に関すること (資料の1~2ページ)

- 平成21年より実施された流入車規制に伴う様々な施策により、府内における自動車由来のNO<sub>x</sub>・PM対策は、黄砂による影響とされているものを除き、既に目標水準を達成している。
- 一方、現在、中国においてPM2.5等の大気汚染問題が深刻化する中、黄砂とともに大量の汚染物質がわが国に飛来し、自動車NO<sub>x</sub>・PMの排出目標達成に大きな影響を与えることを懸念。
- よって、今後の対策のあり方を検討する際は、これまでに実施した施策による効果を十分検証すると共に、新たに顕在化した外来汚染物質対策を踏まえることが重要。
- 特に流入車規制については、現状で環境基準が達成されていることを踏まえ、事業者にも更なる規制を強いるのではなく、自主的な取組みへとシフトすべき。

## 2. 「第4章 計画達成の方途」に関すること（資料の2ページ）

- 既に自動車NO<sub>x</sub>・PM対策により相当の削減が行われてきた中で、今回の「第3次計画案」の目標数値は「H21年度比で2割削減」と相当厳しく、事業者への負担増加を懸念。
- 対策の実効性を高めるためには、規制強化に頼るのではなくインセンティブ重視の施策により事業者の協力姿勢を引き出すべき。
- また、都市部における混雑を解消し交通流を円滑化することでNO<sub>x</sub>・PMの削減を図るべく、道路インフラの整備を積極的に進めることも重要。
- 平均旅行速度の改善に向けた明確な数値目標を設定し対策を促進させると共に、淀川左岸線延伸部や新名神高速道路等の整備を促進し、広域的な交通ネットワークを充実化させ、都市機能の向上とNO<sub>x</sub>・PM対策の実効性向上を図るべき。

### <「大阪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〕(案)」の概要>

#### ◆「計画案」の構成

- 第1章:序説(計画策定の趣旨等)
- 第2章:計画の目標及び目標の期間(下記の“目標”や“目標数値”を規定)
- 第3章:対策地域の現状(NO<sub>x</sub>・PM排出量や自動車の規制適合状況等のデータ)
- 第4章:計画達成の方途(下記「◆計画達成のための主な取り組み」参照)
- 第5章:その他の重要事項(計画の進行管理や地方公共団体間の連携等)

#### ◆目標

- 平成27年度までに、NO<sub>x</sub>及びPM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

#### ◆目標排出量

- 平成27年度の対策地域における自動車NO<sub>x</sub>・PMの排出量を現状(H21年度)比で2割削減

#### ◆計画達成のための主な取り組み

1. 自動車単体規制の推進(最新規制適合車への転換促進など)
2. 車種規制の実施(流入車規制の実施など)
3. エコカーの普及促進
4. エコドライブの推進
5. 交通需要の調整・低減(物流拠点の整備など)
6. 交通流対策(交通渋滞の解消など)
7. 普及啓発活動
8. 局地汚染対策

以上

### <添付資料> 「大阪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〕(案)」に対する意見

平成 25 年 2 月

## 大阪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〕(案)に対する意見

大阪商工会議所

自動車から排出される窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)及び粒子状物質(PM)による大気汚染の防止を目的とし、平成4年に「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NO<sub>x</sub>・PM法)が制定された。同法に基づき、大阪府下においては、平成5年に「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画」が、平成15年には「大阪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」が策定され、これに加えて平成21年からはNO<sub>x</sub>・PM対策を促進するための流入車規制も実施されるなど、現在様々な自動車NO<sub>x</sub>・PM対策が実施されている。

これら一連の規制を受けて、事業者が自動車NO<sub>x</sub>・PMの削減に相当の努力を重ねた結果、大阪府内における自動車NO<sub>x</sub>・PMに係る環境基準は、基本的に目標数値を達成している。

こうした中、今般取りまとめられた「大阪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〕(案)」(以下、「第3次計画案」)では、平成27年度における自動車NO<sub>x</sub>・PMの排出量を「同21年度比で2割削減」という非常に厳しい数値目標が設定されている。大気汚染をはじめ、様々な環境課題を解決するためには、周辺自治体をはじめ官民連携による広域的な対策が重要であるが、一方、過度の規制は企業活動を委縮させ、健全な経済活動を阻害する要因になりかねない。よって、環境政策の実を挙げるには、広域的な視点のもと、規制強化のみを求めるのではなく、各種インセンティブ施策を盛り込むことにより、事業者の積極的な協力姿勢を引き出す視点が不可欠である。

以上の観点から下記の通り意見する。

### 記

#### 1. 「第2章 計画の目標及び計画の期間」に関すること

自動車から排出されるNO<sub>x</sub>及びPMの総量削減については、平成21年より実施された流入車規制に伴う様々な施策により、NO<sub>x</sub>に係る環境基準が、平成22年度以降、一般局・自排局とも全局達成され、PMについても平成20年度から22年度までは全局達成された。平成23年度のPMに係る環境基準は一般局で83%、自排局で74%が非達成であったが、これは黄砂の影響によるものとされている。このことから、府内における自動車由来のNO<sub>x</sub>・PM対策は既に目標水準を達成していると理解できる。

一方、現在、中国においてPM2.5を中心とする大気汚染問題が深刻化する中、今後黄砂と共に大量の汚染物質がわが国に飛来することが予想される。これにより、一般局・自排局における自動車NO<sub>x</sub>・PMの排出量測定結果、すなわち環境基準の達成に大きな影響を与えることが懸念される。

よって、今後の対策のあり方を検討する際は、これまでに実施した施策による効果を十分検証すると共に、新たに顕在化した外来汚染物質対策を踏まえることが重要となる。特に流入車規制については、現状で環境基準が達成されていることを踏まえ、事業者にも更なる規制を強いるのではなく、自主的な取組みへとシフトすべきである。

## 2. 「第4章 計画達成の方途」に関すること

自動車NO<sub>x</sub>・PM対策については、これまでに事業者が積極的に取り組んだことにより、相当の削減が行われた。その中で、今回の第3次計画案で示された「H21年度比で2割削減」との目標数値は相当厳しいものと推察され、事業者への負担増加が懸念される。よって対策の実効性を高めるためには、規制強化に頼るのではなくインセンティブ重視の施策により事業者の協力姿勢を引き出すことが重要と考える。

例えば、自動車NO<sub>x</sub>・PM対策の中心となる規制適合車への転換については、事業者の負担軽減を図りたい。特に、電気自動車や天然ガス自動車等のエコカーの導入促進は有効な対策の一つになると考えられるが、現状、従来車と比較して割高であるため、その普及促進を加速するための技術開発支援や車両購入に係る支援などが望まれる。合わせて、電気自動車の充電設備や天然ガスステーションや水素ステーション等の燃料供給施設の整備も進められたい。

また、自動車単体の対策以外にも、交通流対策によるNO<sub>x</sub>・PMの削減も重要な視点となる。例えば、平成22年度における府内の一般道路の平均旅行速度は、大阪市内で33.1km/時、大阪市を除く府内で35.1km/時となっている。また、高速道路を合わせた全道路の平均旅行速度は大阪市内で37.9km/時、大阪市を除く府内で39.6km/時となっている。よって、都市部における混雑を解消し交通流を円滑化することでNO<sub>x</sub>・PM削減を図るべく、道路インフラの整備を積極的に進めることが重要である。平均旅行速度の改善については、明確な数値目標を設定し対策を促進させると共に、とりわけ、ミッシングリンク解消により高い効果が期待される淀川左岸線延伸部については、早期の供用開始を目指されたい。また、新名神高速道路など府域以外の道路インフラについても、国や周辺自治体との連携により整備を促進し、広域的な交通ネットワークを充実化させ、都市機能の向上とNO<sub>x</sub>・PM対策の実効性向上を図られたい。

以上