

## 条例規制の経緯（平成20年度見直しの結果）

### 現 況

ディーゼル自動車等運行規制条例  
平成15年10月「環境の保全と創造に関する条例」改正  
平成16年10月規制開始

規制対象：車両総重量8トン以上の自動車（バスについては定員30人以上）  
で自動車NO<sub>x</sub>・PM法の排出基準に適合しない車両  
規制地域：阪神東南部（神戸市灘区、東灘区、芦屋市、西宮市（南部）、  
尼崎市、伊丹市）

↓ 実効性の担保 ↓

1 カメラ検査等の状況  
カメラ検査 条例規制地域内の道路17地点において検査  
街頭検査 国道43号及び阪神高速3号神戸線 4カ所において検査  
（検査結果）県外車両の違反率が高く、違反理由は条例の不知、誤認などが多  
い。

検査方法	検査期間	検査数	県内車両		県外車両		合計	
			運行規制 対象車両	うち 違反車両 (違反率)	運行規制 対象車両	うち 違反車両 (違反率)	運行規制 対象車両	うち 違反車両 (違反率)
カメラ検査	H16.10 ～ H20.3	撮影台数	83,227	869 (1.0%)	169,687	2,998 (1.8%)	252,914	3,867 (1.5%)
		検査回数	325	12 (3.7%)	1,053	54 (5.1%)	1,378	66 (4.8%)

2 支援制度活用状況（H15.1～）  
最新規制適合車への買い替えを促進のための支援 延べ298台、約32億円

名 称	① 最新規制適合車 等代替促進特別 融資	② 最新規制適合車 等代替促進特別 貸与(割賦販売)	③ 最新規制適合車 等代替促進特別 補助	④ ディーゼル車へ の排出ガス低減 装置装着助成	⑤ 政府系金融機関 最新規制適合車 等購入資金利子	合計
台数(台)	162	99	2	35	0	298
金額(千円)	1,822,348	1,323,861	520	12,050	0	3,158,779

3 環境の現況  
全体として改善傾向にあるが、NO<sub>2</sub>については依然、環境基準を超過する測  
定局がある。

NO<sub>2</sub>の推移 (ppb)

年度	NO <sub>2</sub> 98%最高値	NO <sub>2</sub> 年平均値	未達成局数
H9	70	31	10
H10	68	30	6
H11	67	28	5
H12	67	28	5
H13	65	29	4
H14	69	28	4
H15	68	28	4
H16	65	27	3
H17	64	27	3
H18	70	27	4
H19	65	25	1

SPMの推移 (μg/m³)

年度	SPM2%除外最高値	SPM 年平均値	未達成局数
H9	130	44	7
H10	119	41	6
H11	97	36	1
H12	111	41	3
H13	104	38	10
H14	105	13	36
H15	86	34	0
H16	95	32	1
H17	92	33	4
H18	92	32	2
H19	106	30	2

### 将来濃度予測（H22）とその結果

1 予測ケース  
①条例規制を継続した場合の予測を行った結果、全測定局で環境基準を達成  
したため、次に、②条例規制を平成20年度末で止めた場合の予測を行った。

```

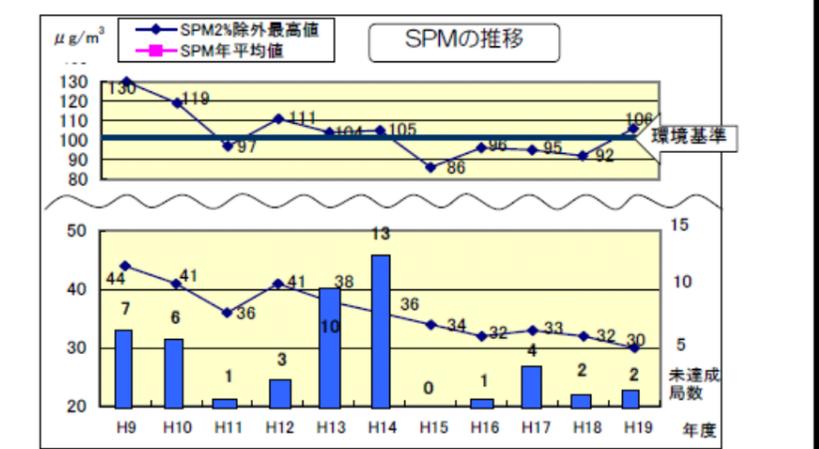
    graph TD
      A[①平成22年度の環境濃度予測  
(条例による規制あり)] --> B{環境基準達成}
      B -- YES --> C[②規制を止めた場合の予測]
      B -- NO --> D[規制強化検討]
    
```

2 予測方法  
大気汚染予測モデル（発生源モデル、気象モデル、有効煙突高モデル、拡散  
式等）を用いH17の現況の再現、H22の測定局別のSPM、NO<sub>2</sub>濃度の予測  
を行った。

3 予測結果  
予測① 規制を継続した場合  
SPM、NO<sub>2</sub>とも環境基準を達成  
予測② 規制を止めた場合  
SPMは環境基準達成、NO<sub>2</sub>は芦屋市内の国道43号沿いの測定局  
で環境基準超過

4 まとめ  
○平成22年度の目標達成に向けては、現行の規制を継続する必要がある。  
○条例規制の存廃時期は、平成22年度を一つの区切りとして、それまでの  
環境の状況等を考慮したうえ、以降の規制についての方向性を再度検討  
し、決定するのが望ましいと考えられる。

ただし、予測の前提条件である条例規制の実効性を担保するためには運  
行規制の徹底、最新規制適合車への代替支援、普及啓発等を進めていく必  
要がある。



### 審 議 会 答 申

ディーゼル自動車等運行規制のあり方について

兵庫県では、平成15年8月に兵庫県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を策定し、自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域において、  
平成22年度までに二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）及び浮遊粒子状物質（SPM）につい  
て環境基準を達成することを目標としている。  
そのため、NO<sub>2</sub>及びSPMの環境基準の早期達成・維持を目指し、平成  
15年10月に「環境の保全と創造に関する条例」を一部改正し、平成16年10  
月からディーゼル自動車等の運行規制を実施しているところである。  
ディーゼル自動車等運行規制については、条例附則で平成20年度を目途に  
その効果を検証し、必要な措置を講ずるものとされているため、運行規制を  
行ってきた条例の3年間の実績及び効果並びに平成22年度における大気環境  
の将来濃度予測の検証を行った。  
その結果、規制地域内の大気環境は改善の傾向にあり、条例規制を平成22  
年度まで継続することにより、法対策地域内において環境基準は達成され、廃  
止した場合には、一部の地点で環境基準を超過するとの予測が得られた。  
このことから、運行規制については下記のとおり進めていく必要がある。

記

- 目標年度の環境基準達成のためには、条例規制を継続する必要がある。
- 条例規制の実効性を担保するため、カメラ検査等の体制を維持し、不適  
合車の流入規制を徹底するとともに、中小業者等の負担軽減を図り、  
最新規制適合車への代替を促進するため、補助・融資制度を継続する必要  
がある。  
また、条例の不知、誤認による違反がないよう関係団体への周知を図る  
とともに、普及啓発を引き続き行う必要がある。
- 条例規制の存廃時期については、平成22年度を一つの区切りとして、  
環境の状況等を考慮したうえ、以降の規制についての方向性を再度検討  
し、決定するのが望ましい。

（参考）  
【審議会経過】

年 月 日	会 議
平成19年11月30日	環境審議会に諮問
平成19年12月5日	環境審議会大気環境部会（第1回）
平成20年2月19日	ディーゼル自動車等運行規制条例再検討小委員会（第1回）
平成20年3月25日	ディーゼル自動車等運行規制条例再検討小委員会（第2回）
平成20年5月30日	ディーゼル自動車等運行規制条例再検討小委員会（第3回）
平成20年6月27日	ディーゼル自動車等運行規制条例再検討小委員会（第4回）
平成20年8月22日	環境審議会大気環境部会（第2回） 環境審議会答申