

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_x・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するための支援 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、NO₂については依然、環境基準を超過する測
定局がある。

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、NO₂濃度の予測
を行った。

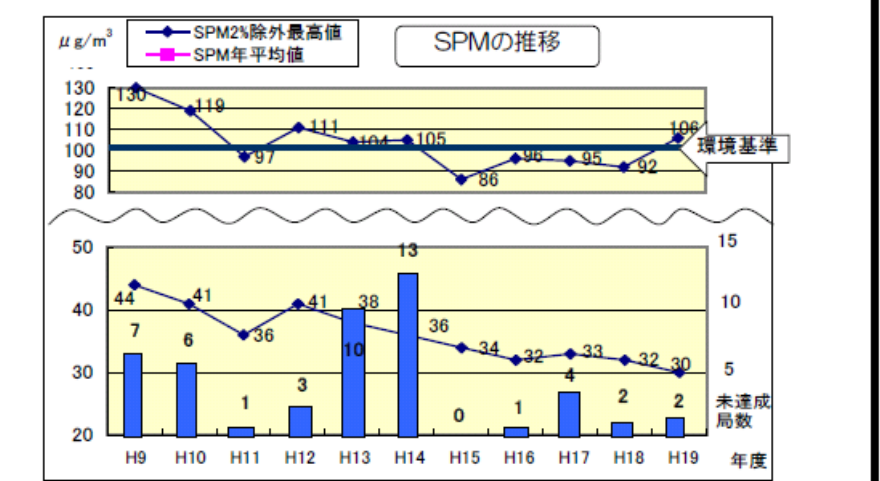
3 予測結果

予測① 規制を継続した場合
SPM、NO₂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、NO₂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_x・PM法の対策地域において、
平成22年度までに二酸化窒素（NO₂）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、NO₂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 |