

第3節 自動車公害の防止

(1) 主な目標と現状

【主な目標】

- ① 平成22年度までに二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）の環境保全目標を達成します。
- ② 平成22年度までに、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_x・PM法）の対策地域における自動車排出窒素酸化物（NO_x）の総量を16,450トン/年、自動車排出粒子状物質（PM）の総量を740トン/年まで削減します。
- ③ 平成22年度までに、道路に面する地域において、環境騒音の環境保全目標の概ね達成をめざします。

【基準年度の状況】

- ① 「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」の基準年度である平成9年度の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境保全目標達成率は、それぞれ66.4%、33.3%でした。
- ② 平成9年度の対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量は27,260トン/年、自動車排出粒子状物質の総量は3,170トン/年でした。
- ③ 自動車騒音については、数次にわたる自動車1台ごとの単体規制の強化が国によって実施されています。また、府内の道路管理者及び関係機関による大阪府道路環境対策連絡会議において、自動車騒音の深刻な地域における沿道環境対策の実施方針「大阪府域の沿道環境対策について」（平成9年）が策定され、遮音壁や低騒音舗装等の道路構造対策、道路網整備や交通管理・規制等の交通流対策を推進しました。

しかし、騒音規制法に定められた要請限度を

超過する地域の解消には至っておらず、面的評価による道路に面する地域における平成13年度の環境保全目標の達成率は70.9%でした（面的評価は平成13年度から開始）。

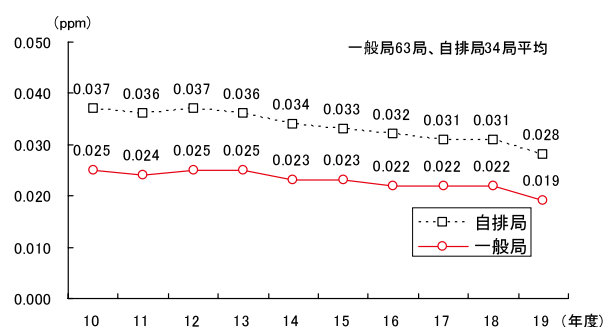
【要請限度】

自動車騒音について国が定めた限度のこと。この限度を超えることによって、周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるとき、市町村長は騒音規制法に基づき都道府県公安委員会に交通規制等の措置を要請することができる。

【現状】

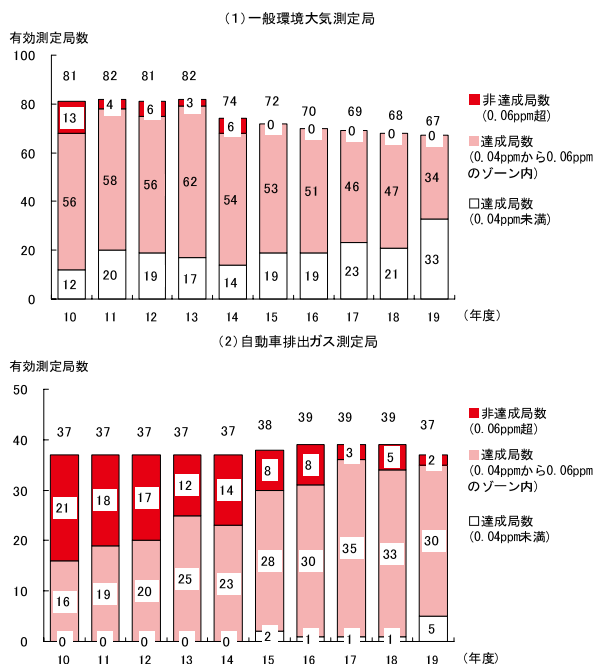
- ① 二酸化窒素の年平均濃度は緩やかな改善傾向で推移しており、平成19年度の環境保全目標の達成率は、一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）で5年連続100%、自動車排出ガス測定局（以下「自排局」という。）で94.6%、一般局及び自排局をあわせた全測定局で98.1%でした。

図-19 二酸化窒素濃度（年平均値）の推移



(注) 10年間継続して測定を行い、かつ各年度の測定時間が6,000時間以上の測定局の測定値を用いた。

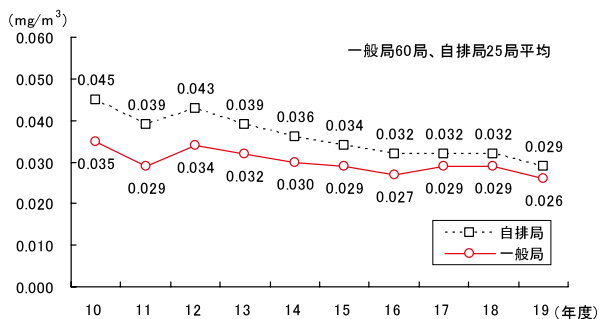
図-20 二酸化窒素の環境保全目標達成状況の推移



浮遊粒子状物質の年平均濃度は緩やかな改善傾向で推移しており、平成19年度の環境保全目標の達成率は、一般局で98.5%、自排局で97.1%、一般局及び自排局をあわせた全測定局で98.0%でした。

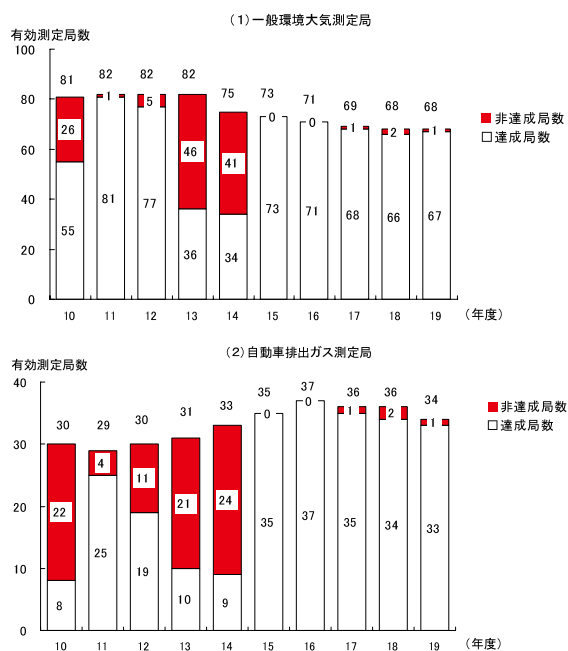
環境保全目標は、近年おおむね達成されています。今後も環境保全目標の達成維持に向けた総合的な諸施策を計画的に推進する必要があります。

図-21 浮遊粒子状物質濃度（年平均値）の推移



(注) 10年間継続して測定を行い、かつ各年度の測定時間が6,000時間以上の測定局の測定値を用いた。

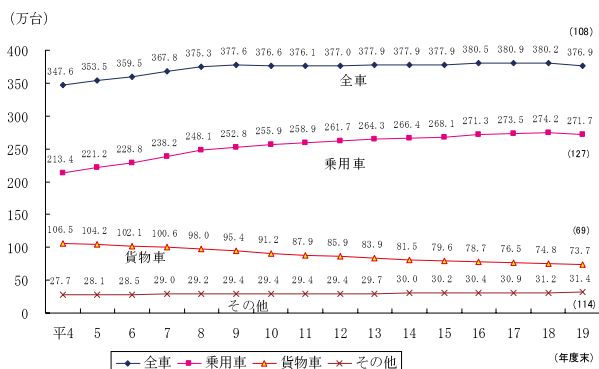
図-22 浮遊粒子状物質の環境保全目標達成状況の推移（長期的評価）



② 府内の自動車保有台数は、近年、横ばい傾向にあります。環境負荷の大きいディーゼル車の割合は減少してきています。

平成18年度では、対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量は19,360トン/年、自動車排出粒子状物質の総量は1,320トン/年まで削減されました。

図-23 自動車保有台数の推移



(注) 1 国土交通省調べ

2 () 内は平成4年度末を100とした指数を示す。

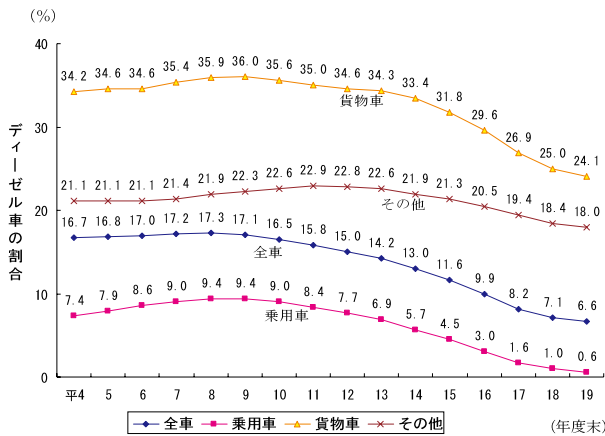
3 乗用車：普通・小型・軽乗用車

貨物車：普通・小型・小型三輪・軽貨物車及び被牽引車

その他：乗合車・特殊用途車、二輪車

図-24 ディーゼル車の割合の推移

(環境関連主要事業 (決算額) 一覧 NO.128)



(注) 国土交通省調べ

③ 自動車騒音については、関係機関の連携のもと道路構造対策、沿道対策及び交通流対策を実施しました。

面的評価による道路沿道における環境保全目標の平成18年度達成率は85.1%(平成17年度達成率:84.4%)であり、前年度に比べ若干改善しました。

要請限度との比較では、特に夜間に超過する地域が存在するなど、今後も低騒音舗装の敷設などの道路構造対策をはじめ諸対策の継続・強化が必要となっています。

(2) 講じた施策

① 自動車排ガス対策

■総量削減計画の推進

【環境管理室 内線:3895】

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(平成15年7月策定)に基づき、低公害車・低排出ガス車の普及促進、自動車走行量の抑制、交通流の円滑化等の諸施策を関係機関等と連携して計画的、総合的に推進しています。

また、微小粒子状物質(PM2.5)については、実態把握検討会のもとに、府域のPM2.5の実態調査の結果と、今後の検討課題について取りまとめました。

■流入車対策の検討【新規】

【環境管理室 内線:3890】

自動車交通の集中により、総量削減計画の目標である二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の確保が困難である対策地域において、環境基準の確実な達成を図るため、生活環境の保全等に関する条例を改正し、自動車NOx・PM法の排出基準を満たさないトラック・バス等の府域の対策地域を発着地とする運行を規制することとしました。

(平成19年10月25日改正条例公布、平成21年1月1日規制開始)

(環境関連主要事業 (決算額) 一覧 NO.134)

図-25 適合車等標章(ステッカー)



■事業者の排出抑制対策の促進

【環境管理室 内線:3890】

自動車NOx・PM法に基づき、府内の対策地域(37市町)に使用の本拠を有する自動車(軽自動車、特殊自動車、二輪を除く。)を30台以上使用する事業者(自動車運送事業者等を除く。)に対して、窒素酸化物等の排出抑制に係る計画の提出や措置状況の報告を求め、排出抑制を指導しました。

また、排出ガスを抑制する取組みの一つとして、おだやかなアクセル操作などの環境に配慮したエコドライブの普及を推進しました。

(環境関連主要事業 (決算額) 一覧 NO.125)

■関空・りんくうCNG車等普及促進モデル事業等

【環境管理室 内線：3898】

府内外への波及効果の高い関西国際空港・りんくうタウン地域を発着する天然ガス自動車（CNG車、Compressed Natural Gas Vehicle）の計画的な導入のため、国と協調して通常車両価格との価格差の一部を助成しました。

また、CNG車などの低公害車や京阪神七府県市指定排出ガス車（LEV-7）の普及促進を図るため、公用車への率先導入を行うほか、低利融資や自動車税の軽減（グリーン税制）などを実施しています。

（環境関連主要事業（決算額）一覧 NO.129）

■大阪グリーン配送推進運動の展開

【環境管理室 内線：3890】

大阪自動車環境対策推進会議（事務局：大阪府及び大阪市）において、物品の輸配送に低公害な自動車を使用するグリーン配送に取り組む事業者を広く募集し、その取組みをホームページ等に掲載するなど、普及拡大を図りました。

（環境関連主要事業（決算額）一覧 NO.123）

②交通流・交通量対策

■エコファミリーキャンペーン【新規・再生】

【交通道路室 内線：3992】

マイカーから公共交通機関への転換を目的として、平成17年から、府内のバス事業者等の無償協力により、期間限定で大人1人につき小学生以下の子ども二人のバス運賃を無料とする事業を展開しています。この取組みをさらに拡大するため、平成19年度は、NPO、バス事業者等からなる新たな協議会を設置し、広域的な施策展開を図り、対象路線が増え、府内37市町域、さらに隣接する京都府内の3市町で実施しました。

加えて、京阪電鉄・枚方市等との連携により、樟葉西小学校で、交通・環境学習の実施とあわせ、割引対象を鉄道にも拡大した、鉄道でのエコファミリーキャンペーンを試行実施しました。

（環境関連主要事業（決算額）一覧 NO.153）



図-26
指定LEV-7車証



図-27
エコドライブ・ステッカー



図-28
大阪グリーン配送推進運動・ステッカー