

平成27年度における
協議会構成機関の自動車環境対策の
進捗状況について

計画の目標達成に向けた主な自動車環境対策

- 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、流入車規制の推進
- 3 エコカーの普及促進
- 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

自動車から排出されるNO_x・PMを削減するためには

- ◆ 排出係数の削減 ⇒ 1、2、3
- ◆ 自動車走行量の削減 ⇒ 5
- ◆ 旅行速度の上昇(道路を走行する自動車の平均速度) ⇒ 6

1. 自動車単体規制の推進、2. 車種規制の実施等

■ 平成27年度における実施状況

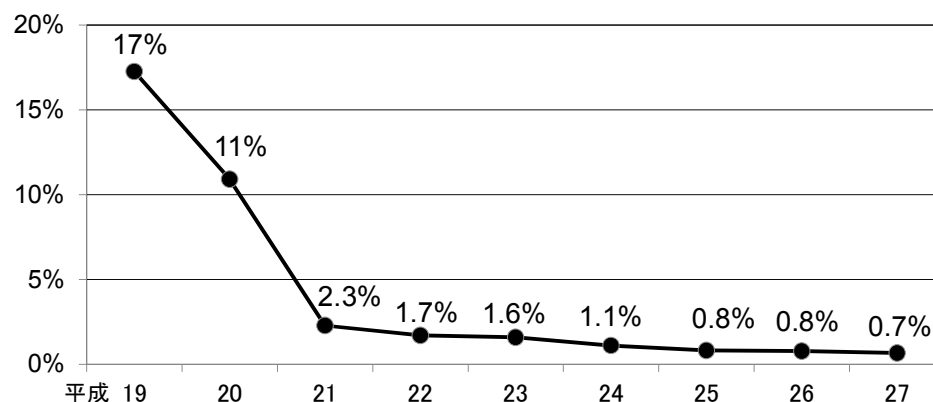
1. 自動車単体規制の推進

- 最新規制適合車への転換促進（近畿運輸局、府）
- 適正点検整備研修会（近畿運輸局：H27 132回）
- 自動車排出ガス等街頭検査の実施（近畿運輸局：H27 8回）

2. 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）
- 条例に基づく流入車規制の推進（府：ステッカー交付、立入検査、使用命令・氏名等の公表）

普通貨物車における流入車の非適合車率の推移

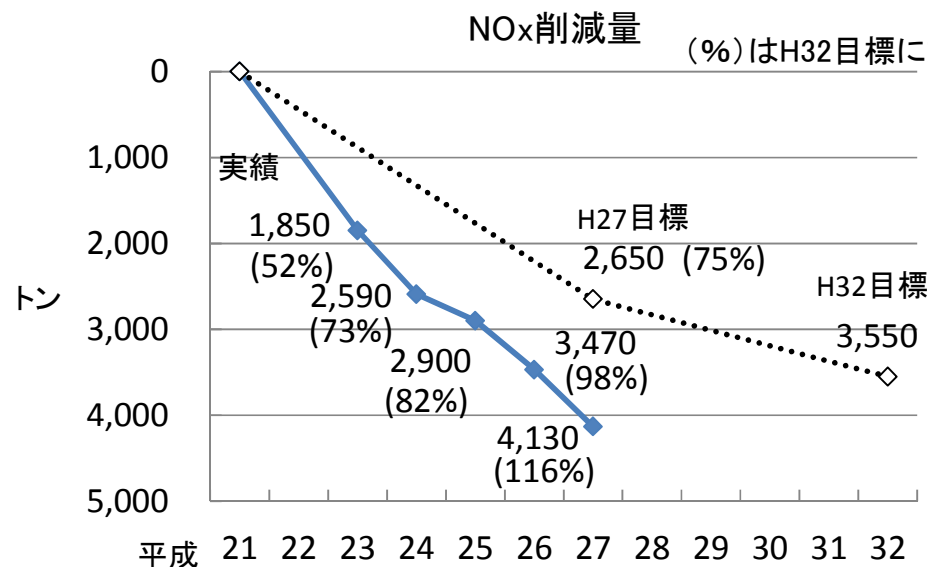


(出典)環境省ナンバープレート調査結果より大阪府作成(通過交通含む)

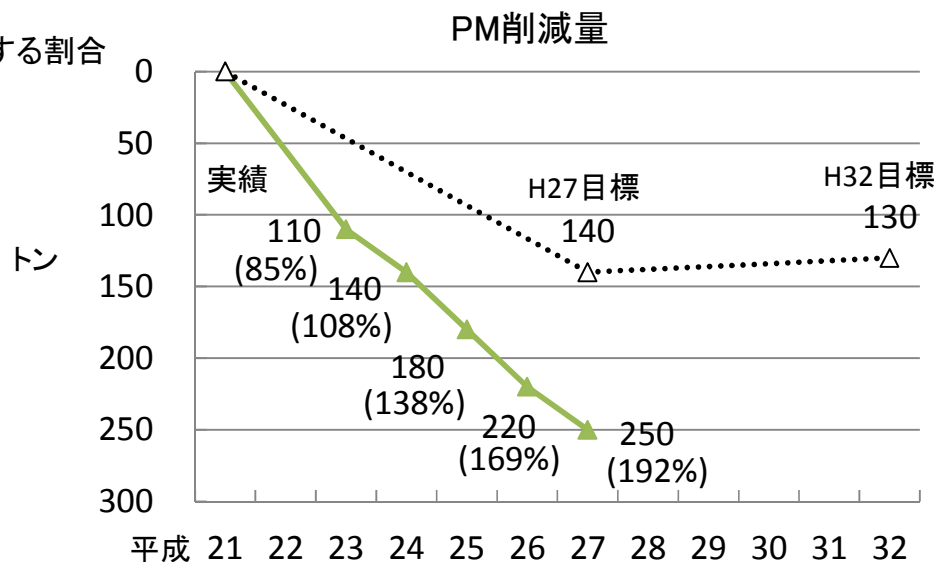
1. 自動車単体規制の推進、2. 車種規制の実施等

■ 対策によるNO_x・PM削減量

平成27年度目標を達成



平成27年度目標を達成



■ 対策効果の指標

○ 普通貨物車の新長期規制以上の割合

【指標】平成27年度 49%
平成32年度 65%

【実績】平成26年度 47%
平成27年度 52%
(参考)平成21年度 27%

＜H27目標:140 t → H32目標:130 t となる要因＞
・最新規制適合車からエコカーに代替することにより、効果がエコカーに移る。
*エコカーの普及による効果と合わせると、
H27目標:160 t → H32目標:210 t となる。

平成27年度指標を達成

3. エコカーの普及促進、4. エコドライブの推進

■ 平成27年度における実施状況

3. エコカーの普及促進

- ・官民協働による導入促進

(大阪エコカー協働普及サポートネット:H27 展示・試乗会9回)

- ・自動車使用管理計画書等による指導・取組促進(近畿運輸局・府)

- ・トラック等の導入補助 (近畿運輸局:H27 トラック233台、バス14台)

- ・次世代自動車充電インフラ設置に係るビジョン策定

(府:ビジョン対象箇所数 600箇所)

4. エコドライブの推進 ※NO_x・PM削減量未算定

- ・エコドライブ講習会の実施

(府、大阪市、堺市、大阪自動車環境対策推進会議等:H27 13団体)

- ・イベント開催時に啓発用ノベルティ配布(阪神高速道路株)

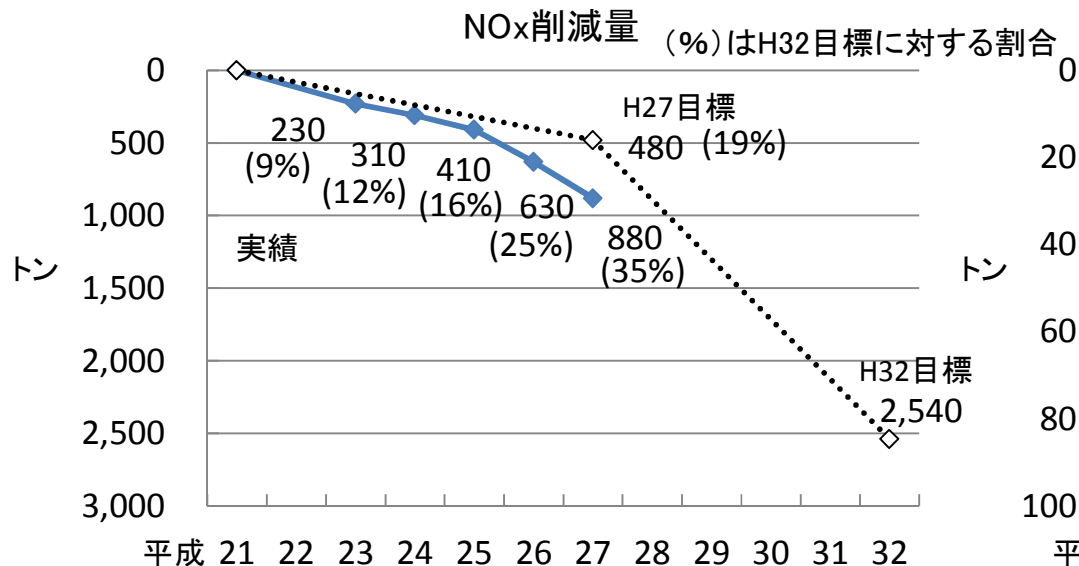
- ・アイドリングストップ看板の掲示・設置指導、チラシ配布(府、岸和田市等)

- ・乗合バス起終点でのアイドリングストップ励行指導(高槻市)

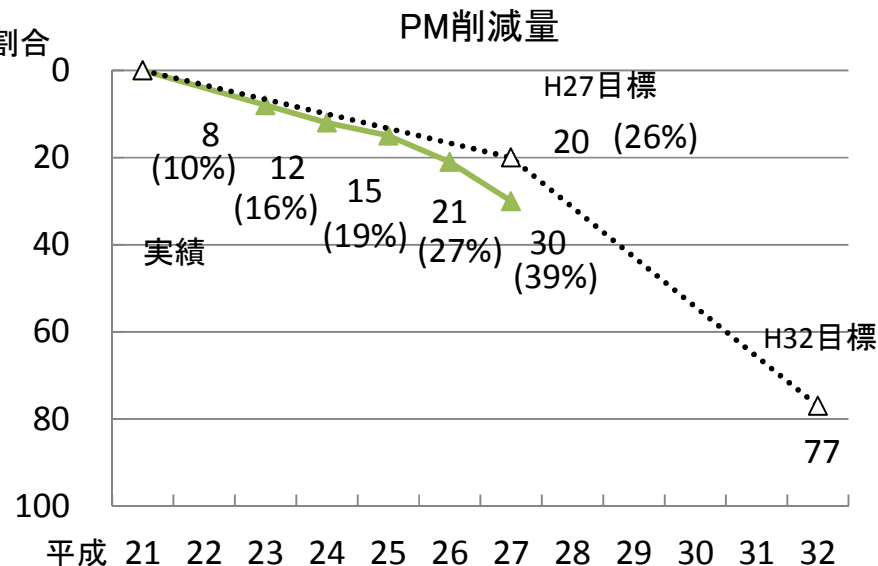
3. エコカーの普及促進

■ 対策によるNOx・PM削減量

平成27年度目標を達成



平成27年度目標を達成



■ 対策効果の指標

○平成32年度までにエコカーを2台に1台

【指標】平成27年度 69万台 (20%)
 平成32年度 179.5万台 (50%)

平成27年度指標を達成

【実績】平成26年度 84万台 (24%)
 平成27年度 97万台 (28%)
 (参考)平成21年度 18万台 (5%)

5. 交通需要の調整・低減

■ 平成27年度における実施状況

○公共交通機関の利便性の向上

- ・おおさか東線(新大阪～久宝寺)整備中 (大阪外環状鉄道株)
H30末全線開業予定 ※H20.3 放出～久宝寺間 開業済
- ・バスロケーションシステムの整備(大阪市:H27 676基)
- ・コミュニティバスの運行(堺市、吹田市、忠岡町等)
- ・駅前広場整備 H27: 阪急水無瀬駅完了、13箇所整備中

○自家用自動車の使用自粛

- ・エコ通勤優良事業所認証制度(近畿運輸局:H27年度末 147事業所認証)
- ・ノーマイカーデーの啓発等の実施(大阪市、堺市、高槻市、摂津市等)

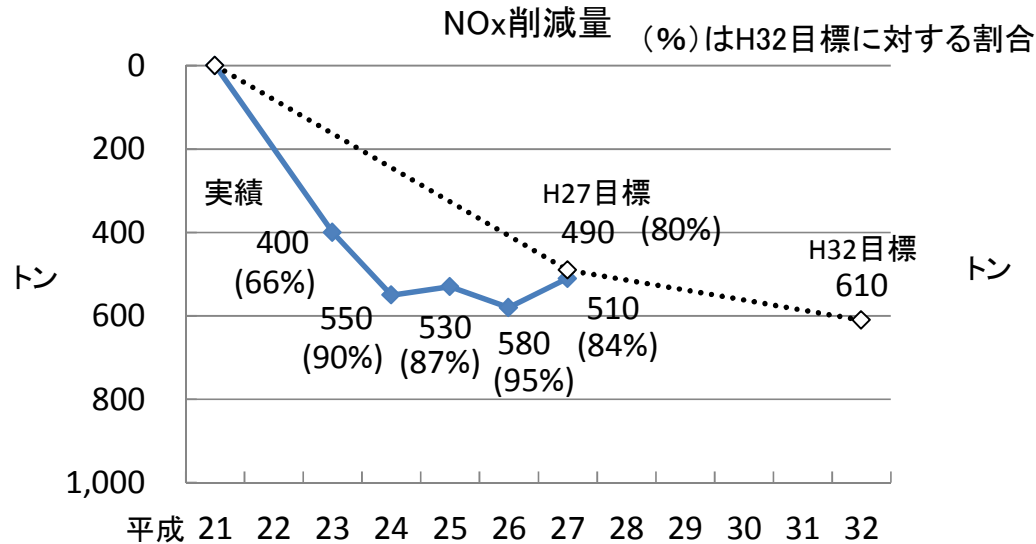
○歩行者・自転車利用の利便性の向上

- ・自転車歩行者道の整備(近畿地方整備局等)
H27: 国道1号枚方市(近畿地方整備局)完了、国道43、25号他整備中

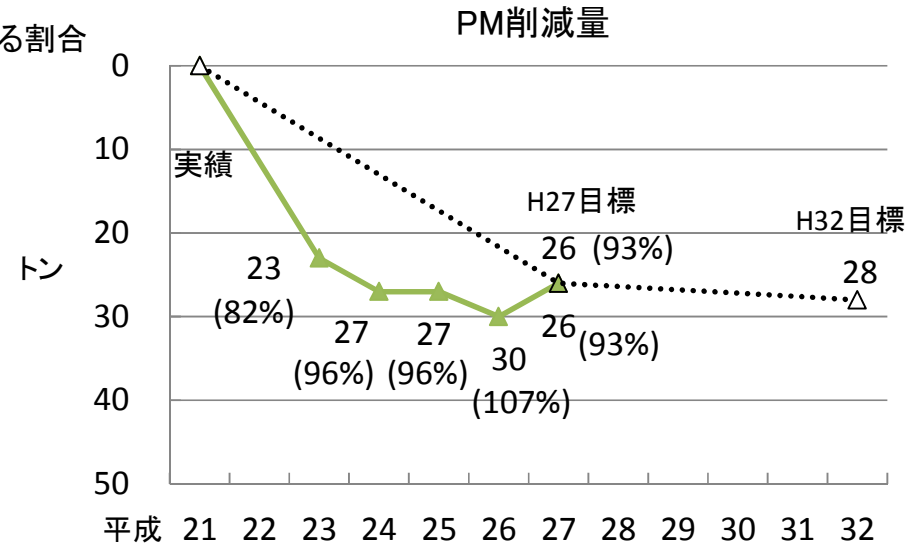
5. 交通需要の調整・低減

■ 対策によるNO_x・PM削減量

平成27年度目標を達成



平成27年度目標を達成



■ 対策効果の指標

○平成21年度の自動車走行量から

【指標】平成27年度 3%削減
(27,750百万台km)
平成32年度 4%削減
(27,560百万台km)

平成27年度指標を達成

【実績】平成26年度 4.2%減少
(27,420百万台km)
平成27年度 4.1%減少
(27,460百万台km)
(参考)平成21年度 28,620百万台km

6. 交通流対策

■ 平成27年度における実施状況

○高速道路の整備(西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)、府、関係市)

新名神高速道路(高槻～神戸) H30完成予定

阪神高速淀川左岸線 2期(此花区高見～北区豊崎) H32完成予定

阪神高速大和川線 H31完成予定

○バイパスの整備(近畿地方整備局、府等:32箇所整備中)

H27完了:都)茨木箕面丘陵線(府)

整備中:国道26号(第二阪和国道・和歌山岬道路)、国道163号(清滝生駒道路)、国道480号(鍋谷峠道路)、国道480号(父鬼バイパス)他

○連続立体交差事業(近畿運輸局、府等:8箇所整備中)

近鉄奈良線、阪急京都線・千里線、南海本線、南海本線・高師浜線他

○右左折レーン整備(近畿地方整備局、府等:5箇所整備中)

H27完了:府道八尾枚方線河内中野南交差点(府)

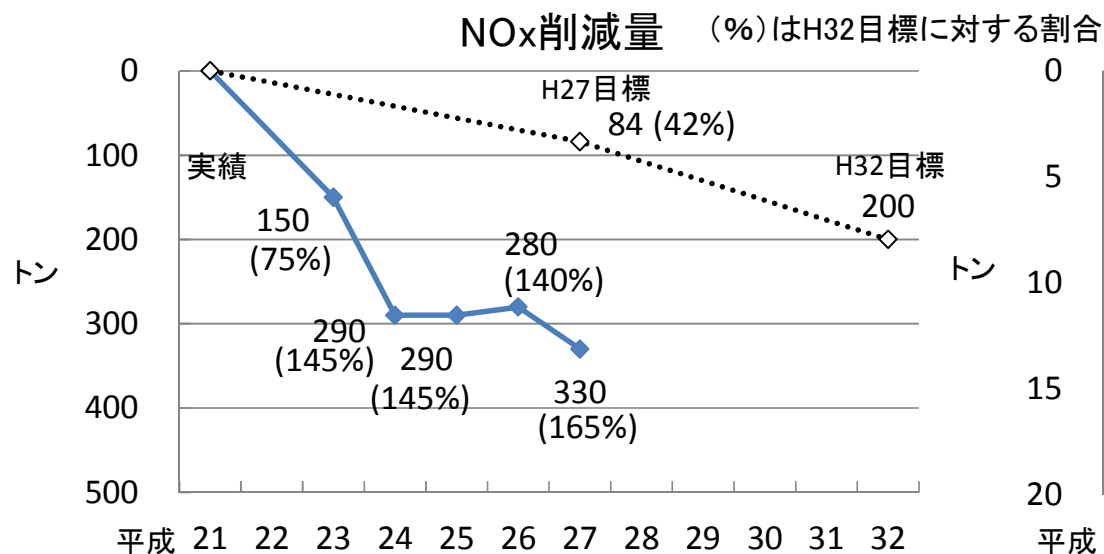
整備中:国道171号京口町地区交差点他

○環境ロードプライシング(5号湾岸線)(阪神高速道路(株))

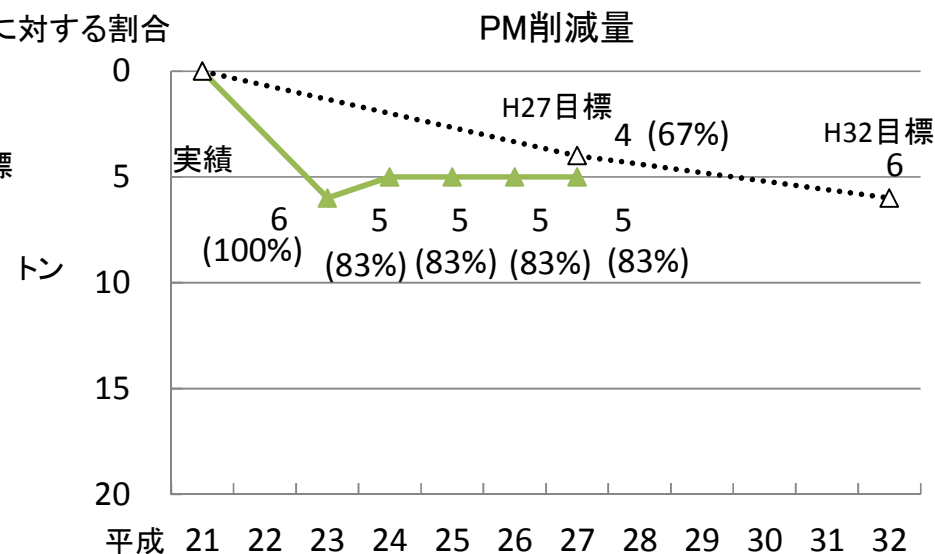
6. 交通流対策

■ 対策によるNO_x・PM削減量

平成27年度目標を達成



平成27年度目標を達成



■ 対策効果の指標

○平成21年度の平均旅行速度から

【指標】平成27年度 1.5 km/h上昇
(39.9km/h)

平成32年度 3.0 km/h上昇
(41.4km/h)

平成27年度指標を達成

【実績】平成26年度 2.8 km/h上昇
(41.2km/h)

平成27年度 2.8 km/h上昇
(41.2km/h)

(参考)平成21年度 38.4km/h

7. 普及啓発活動

■ 平成27年度における実施状況 ※NO_x・PM削減量未算定

- ・「国道43号・阪神高速神戸線における大気環境改善に向けた交通需要軽減キャンペーン」(近畿地方整備局、近畿運輸局、阪神高速道路(株))
- ・メールマガジン「おおさか自動車環境ニュース」の配信
(H27 19回、登録者数1,911人)
<http://www.pref.osaka.lg.jp/kotsukankyo/mailmaga/>
- ・ホームページを通じた自動車環境情報の発信(府等)
<http://www.pref.osaka.lg.jp/kotsukankyo/haigasu/>
- ・環境に配慮した自動車利用を促進するおおさか交通エコチャレンジ推進運動
(大阪自動車環境対策推進会議)
http://www.pref.osaka.lg.jp/kotsukankyo/haigasu/eco_challenge.html

計画の進行管理

■ 平成27年度における実施状況

○二酸化窒素高濃度予測地点における環境の状況把握

・交通量調査・濃度推計1地点

大阪臨海線：石津西町交差点(堺市西区)

・簡易測定7地点

大阪中央環状線：山田駅東側交差点(吹田市)、下穂積2丁目交差点(茨木市)、
一津屋交差点(茨木市)

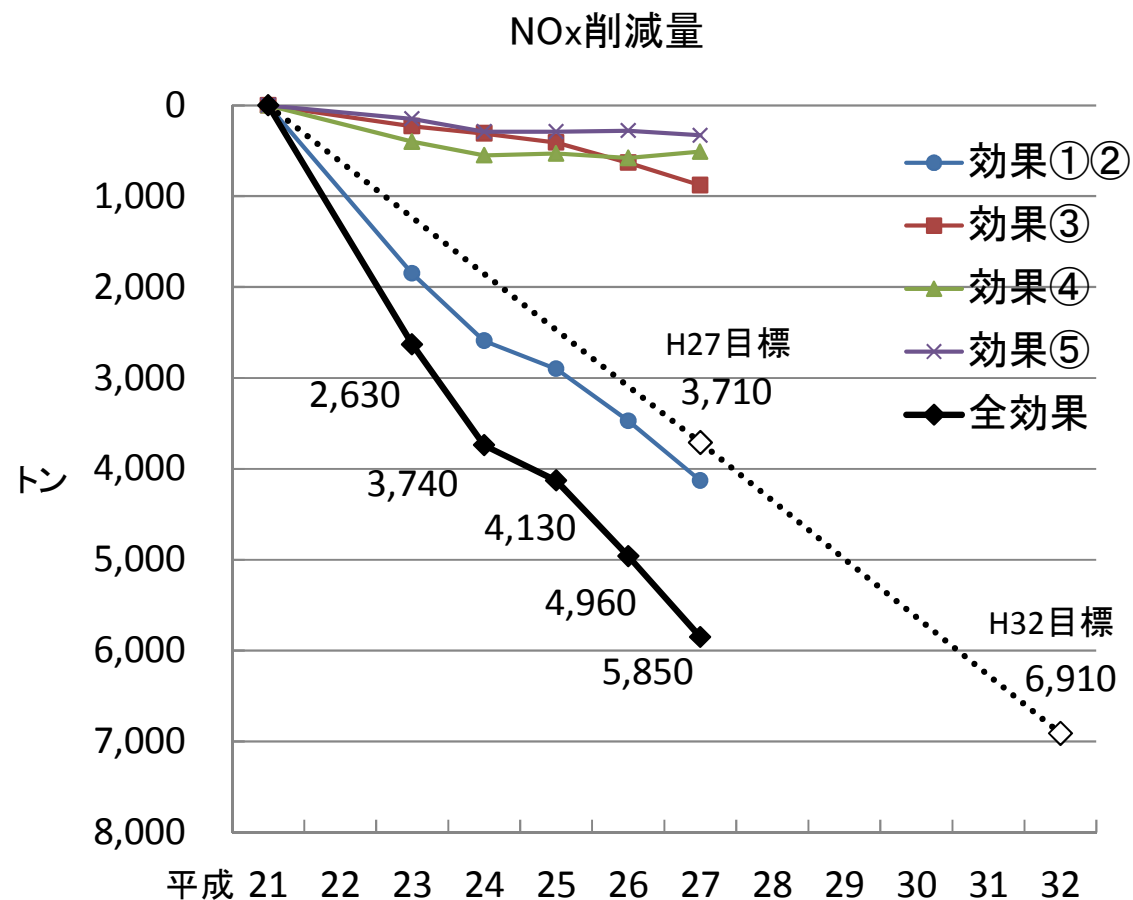
大阪臨海線：住之江公園前交差点(大阪市住之江区)、石津西町交差点(堺市西区)

大阪高槻京都線：西駅前交差点(茨木市)

国道43号：北津守ランプ前交差点(大阪市西成区)

対策全体のNOx削減量

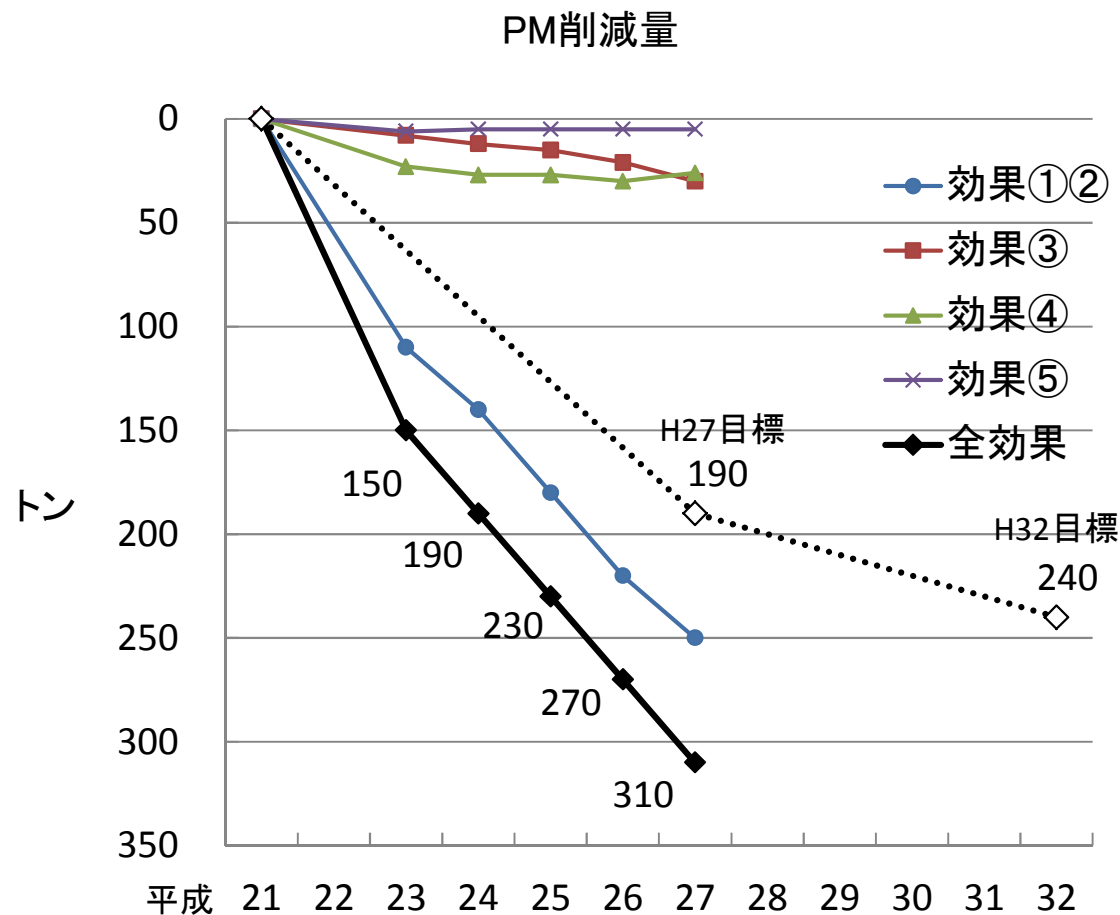
平成27年度目標を達成



- 効果①、②:自動車単体規制の推進、車種規制の実施等による削減量
- 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 :全体の削減量

対策全体のPM削減量

平成27年度目標を達成



- 効果①、②:自動車単体規制の推進、車種規制の実施等による削減量
- 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 :全体の削減量

<参考> 対策によるNO_x・PM削減量の算定方法の概要

■H21年度からH27年度までのNO_x・PM削減量

全体の削減量 [H21排出量] - [H27排出量]

■各対策によるNO_x・PM削減量 ※4、7は削減量未算定

「全体の削減量」を下記の対策の削減量に割り振り算定

1～3による削減量
(単体規制・車種規制等・
エコカー普及)

H21→H27の排出係数の減少による排出量の削減量
ただし、「3:エコカー分」と「1、2:エコカー以外」分に分けて算定
※自動車走行量、旅行速度はH27で固定

5による削減量
(交通需要調整・低減)

H21→H27の自動車走行量の減少による排出量の削減量
※排出係数式、旅行速度はH27で固定

6による削減量
(交通流対策)

H21→H27の旅行速度の上昇による排出量の削減量
※排出係数式、自動車走行量はH27で固定

<参考>

[排出量] = [車種別排出係数 (g/台・km)] × [自動車走行量 (台・km)]

↑
「車種別排出係数式」に[旅行速度 (km/h)]を入力して算定