

### 第3節 自動車公害の防止

#### (1) 主な目標と現状

##### 【主な目標】

平成22年度までに二酸化窒素( $\text{NO}_2$ )及び浮遊粒子状物質(SPM)の環境保全目標を達成します。

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 $\text{NO}_x$ ・PM法)の対策地域における自動車排出窒素酸化物( $\text{NO}_x$ )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。

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】

「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。

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。

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、周辺的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】

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21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7年連続100%、自動車排出ガス測定局(以下「自排局」という。)で94.4%、一般局及び自排局をあわせた全測定局で98.0%でした。

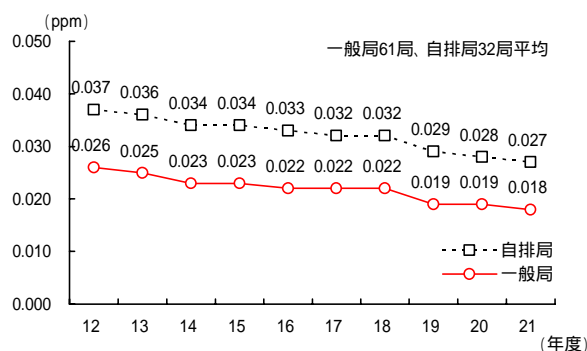


図-16 二酸化窒素年平均濃度の推移

(注)各年度で6000時間以上の測定を10年間継続した測定局の測定値を用いた。

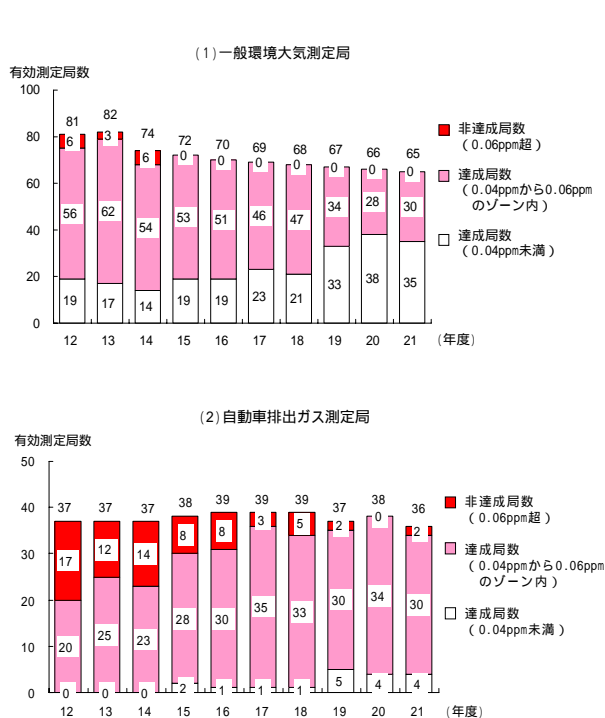


図-17 二酸化窒素の環境保全目標達成状況の推移

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21年度の環境保全目標の達成率は、一般局、自排局とも100%となり、全測定局で2年続けて目標を達成しました。

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します。

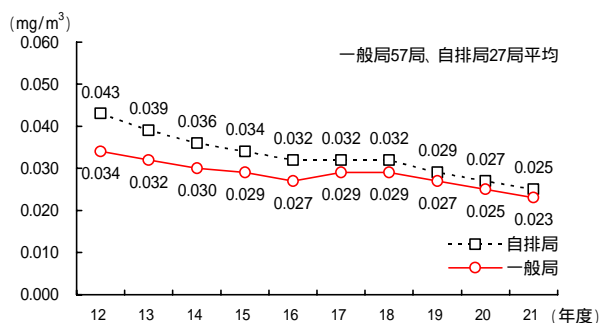


図-18 浮遊粒子状物質年平均濃度の推移

(注) 各年度で6000時間以上の測定を10年間継続した測定局の測定値を用いた。

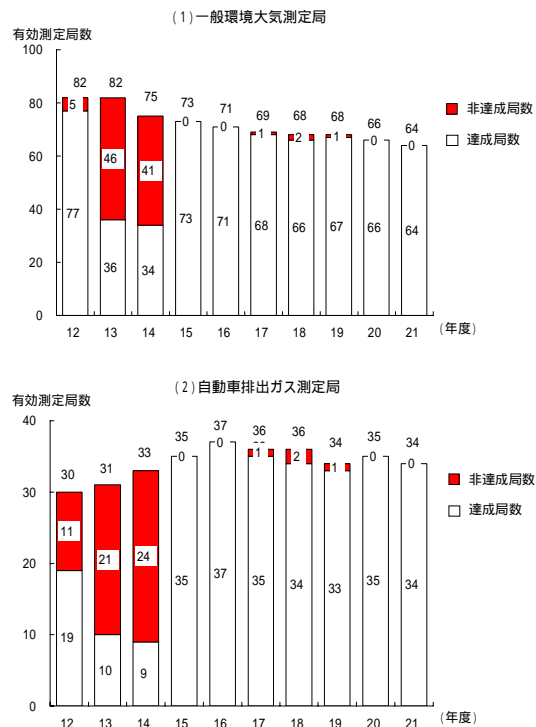


図-19 浮遊粒子状物質の環境保全目標達成状況の推移（長期的評価）

府内の自動車保有台数は、平成17年度をピークに減少傾向にあり、環境負荷の大きいディーゼル車の割合も減少しています。

平成20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16,100トン/年、自動車排出粒子状物質の総量は830トン/年まで削減されました。

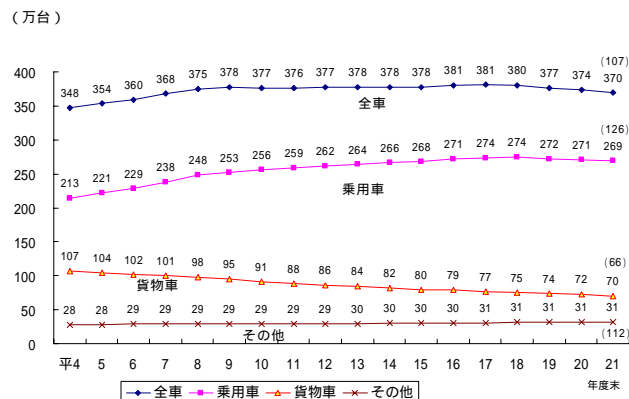


図-20 自動車保有台数の推移

(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・特種(殊)用途車、二輪車

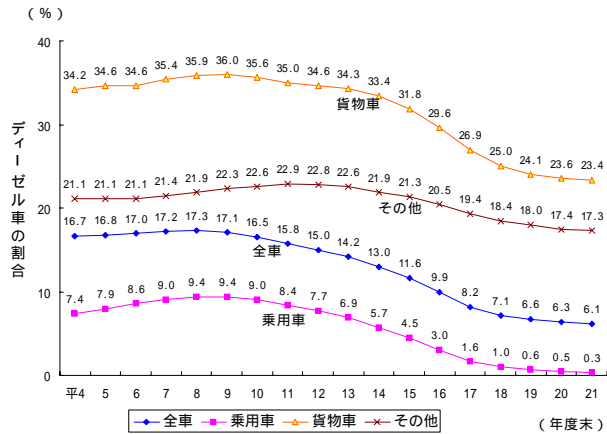


図-21 ディーゼル車の割合の推移

(注) 国土交通省調べ

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20年度達成率は88.9%(平成19年度達成率:87.9%)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

### 自動車排ガス対策

#### 自動車排ガス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。

(環境関連主要事業(決算額)一覧 NO.92)

## 流入車対策推進事業

【環境管理室 内線：3890】

二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)及び浮遊粒子状物質(SPM)に係る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(平成19年10月25日改正条例公布)の規定により、運送事業者、荷主、旅行者及び施設管理者等の連携した枠組みによる流入車規制を実施しています。

大阪府対策地域内に発着する場合には適合車の使用及び、ステッカーの表示を義務付けており、本規制の実効性を確保するため、立入検査・指導を実施しました。

(環境関連主要事業(決算額)一覧 NO.95)

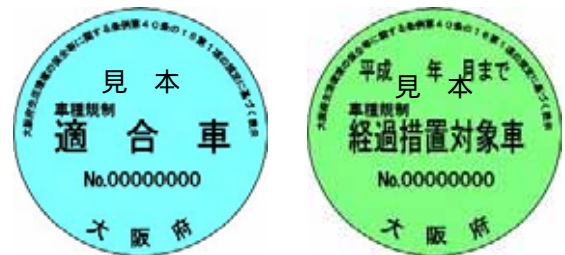


図-22 適合車等標章(ステッカー)



図-23 流入車規制立入検査

## 低公害車等の普及促進

【環境管理室 内線：3895】

天然ガス自動車などの低公害車や低排出ガス車の普及促進を図るため、公用車への率先導入を行うほか、自動車税の軽減(グリーン税制)を実施しています。

また、次世代電気自動車を活用し、普及に向けての広報活動やデータ集積を行いました。

さらに、多様なエコカーの普及拡大に向けて、大阪自動車環境推進会議において長期的な戦略である「大阪エコカー普及戦略」を策定しました。

(環境関連主要事業(決算額)一覧 NO.93)

【低公害車】

排出ガス(NO<sub>x</sub>・PM等)性能のよい自動車を指し、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車、メタノール自動車がある。

【低排出ガス車】

「低排出ガス車認定実施要領」(平成12年運輸省告示第103号)に基づき、基準よりも排出ガスを低減させた自動車で国土交通省が認定した自動車をいう。

【次世代電気自動車】

従来の鉛蓄電池やニッケル水素電池に比べ、小型でかつ大電力を蓄電できるリチウムイオン電池を搭載した電気自動車で、平成21年から市販されている。

【エコカー】

低公害車をはじめとして、排出ガス性能に加え、地球温暖化防止の観点から二酸化炭素排出量の少ない自動車をいう。

度や成分の分析を行い、汚染状況の実態把握を行いました。

(環境関連主要事業(決算額)一覧 NO.153)



図-24 電気自動車

### 浮遊粒子状物質環境調査

【環境農林水産総合研究所 6972-5862】

自動車排ガスの微小粒子状物質削減対策に資するため、4地点で浮遊粒子状物質(SPM)の成分分析を行い、府内の汚染状況の実態把握、発生源寄与率の解析及び対策の効果確認を行いました。

また、環境基準が設定された粒径2.5µm以下の微小粒子状物質(PM2.5)について、質量濃