

## 第2章 府民が健康で豊かな生活を享受できる社会の実現

大気、水、土壌等を良好な状態に保持することにより人の健康の保護及び生活環境の保全を図り、府民が健康で豊かな生活を享受できる社会を実現するため、自動車公害の防止、廃棄物・リサイクル対策の推進、大気環境・水環境・地盤環境の保全、騒音・振動の防止、有害化学物質対策の推進、環境保健対策等の推進を図った。

### 第1節 自動車公害の防止

#### 第1 自動車排出ガス対策

##### ①大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画の推進

(自動車単体規制の実施)

##### ■自動車単体規制の強化

中央公害対策審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」(平成元年12月)に基づくディーゼル車の長期目標値については、平成9年～11年規制としてすべて告示されたが、窒素酸化物をはじめとする自動車排出ガスの低減を図るためには、最も基本的な対策である単体規制の強化が必要であるため、ガソリン車も含めた一層の排出ガス規制の強化及び未規制自動車対策の検討を国に要望した。

##### ■車両の点検・整備の促進

排出ガス低減装置の性能低下をきたすことのないよう定期点検整備促進運動等の啓発活動、自動車排出ガス等街頭検査等の指導、取締を行った(2-1-1表)。

2-1-1表 自動車排出ガス街頭指導結果

(街頭検査)		(平成9年度)				
検査項目	区分	検査数 (台)	適合数 (台)	道路交通法に基づく不適合車への措置		
				警告 (台)	整備通告 (台)	告知 (台)
一酸化炭素		3,073 (100%)	3,016 (98.1%)	36 (1.2%)	20 (0.7%)	1 (0.0%)
炭化水素		2,963 (100%)	2,956 (99.8%)	5 (0.2%)	2 (0.1%)	0 (0.0%)
ディーゼル黒煙		216 (100%)	189 (87.5%)	21 (9.7%)	6 (2.8%)	0 (0.0%)

(技術診断)

車種	測定項目等	測定台数	適	否	適合率
ディーゼル車	ディーゼル黒煙	52	50	2	96.2%

(注) 排出ガス測定結果の適否は、自動車排出ガス規制の使用過程車に対する許容限度の適否である。

■最新規制適合車への転換促進

最新規制適合車への転換が促進されるよう、低公害車購入資金特別融資制度を運用し、2件（2台）に対して融資を行った。

（車種規制の実施等）

■車種規制の適正かつ確実な実施

車種規制が適正かつ確実に実施されるよう周知するとともに、代替が円滑に進むよう低公害車購入資金特別融資制度を運用し、融資を行った。

■特定地域外からの流入車に対する啓発

特定地域外からの流入車について、特定自動車排出基準適合車とするようパンフレット等を配付し、啓発を行った。

■ディーゼル乗用車対策

車種規制の対象外であるディーゼル乗用車について、使用者がNOx排出量のより少ないガソリン乗用車を選択するよう啓発を行った。

■公用車の特定自動車排出基準適合車への率先代替

公用車の特定自動車排出基準適合車への率先代替を図った。

（低公害車の普及促進）

■公用車への率先導入

民間への低公害車の普及促進を図るためには、官公庁における率先導入が重要との認識から、府公用車（出先機関中心）について、「大阪府低公害車導入指針」に基づき、電気自動車1台、天然ガス自動車6台を新たに導入した（2-1-2表）。

2-1-2表 低公害車導入状況

（平成10年3月31日現在）

車種別	導入先別		民間 総数	合計
	官公庁 総数	大阪府		
全車種	263	59	527	790
電気自動車	144	19	103	247
メタノール自動車	1	1	29	30
天然ガス自動車	102	38	390	492
ハイブリッド自動車	16	1	5	21

■大阪府天然ガス塵芥車研究会の運営

低公害車の公的部門への率先導入を促進するため、学識経験者、大阪府、府内13市、大阪ガス(株)により、平成9年4月に大阪府天然ガス塵芥車研究会を発足、仕様の標準化を図ったテスト用塵芥車を各市1台ずつ導入し、先行調査等を通じて大量普及方策について検討を行った。



＜天然ガス塵芥車＞

■民間事業者への助成・普及啓発

民間事業者への低公害車の普及を促進するため、(社)大阪府トラック協会が行う低公害車普及促進事業に対する助成(リース料の1/8)を行うとともに、民営バス事業者に対するハイブリッドバス等の導入について要請した。また、大阪低公害自動車コミュニティーシステム事業推進協議会(LEVOC)の運営に要する分担金の拠出、大阪自動車公害対策推進会議、大阪府交通対策協議会と連携し、平成9年11月に「大阪交通環境フォーラム21」を開催し、低公害車を導入している民間事業者に感謝状の贈呈(8事業所22台)を行った。

■技術開発の促進等

電気自動車や天然ガス自動車等の低公害車の大量普及を図るため、一層の技術開発の推進や税財政上の支援措置の充実、低公害車の大量普及に向けた新たな施策の検討を、国に対し要望した。

■燃料供給施設の整備

府域における燃料供給施設の整備として、(社)日本ガス協会の補助事業により、大阪府、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、大阪ガス(株)が、共同で泉南天然ガススタンド(平成9年5月)を開設した。また、通商産業省の「エコ・ステーション2000計画事業」により、ニュー門真エコ・ステーション(平成10年3月)の整備に協力した。

■低NOx車の普及促進

京阪神の6府県市が、共同して、一般に市販されている自動車の中でもNOx排出量の少ない自動車を「低NOx車」として指定し、その普及促進を図った。平成9年度は、364型式の自動車を「低NOx車」として指定し、累計で766型式となった。

<京阪神六府県市低NOx車普及促進協議会 指定低NOx車証>



注) LNV = Low NOx Emission Vehicle  
(窒素酸化物排出量の少ない車)

(物流対策)

■輸送効率の向上

貨物自動車の走行量の軽減を図るため、共同輸配送の推進、ジャストインタイムの見直し等による輸送効率の向上等の対策を関係機関と連携し事業者団体に対して呼びかけを行った。

また、多頻度小口輸送等による貨物自動車の走行量増加に対処するため、単独では物流対策を講ずることが困難な中小企業の事業協同組合等が実施する共同物流等による輸送効率の向上をテーマとした調査研究事業に対して助成した。

■物流拠点の整備

貨物輸送の大半を占める自動車輸送に起因する都市内交通混雑等の解消のため、既存の流通業務市街地の再整備による機能の高度化等の検討を行うとともに、トラックターミナル等の新たな物流拠点の整備を検討した。

港湾物流の不要な都心部への流入を抑制するため、府営港湾の整備の一環として外内貿物流岸壁の整備を行った。

■適切な輸送機関の選択の促進

鉄道、海運の積極的活用を通じて適切な輸送機関の選択が図られるよう関係機関と連携し呼びかけを行った。

■事業者に対する指導

各事業所からの自動車排出窒素酸化物の総量を抑制するため、平成9年9月に策定した府自動車排出窒素酸化物総量抑制指導要綱に基づき、国の指導と連携を図りながら、貨物自動車を大量に使用する事業者に対して、積載率の向上や低公害車の導入等により自動車排出窒素酸化物の計画的な削減を図るよう指導した。

(人流対策)

■公共交通機関の整備及び利便性の向上

自家用乗用車から鉄道・モノレール等への旅客輸送の転換を図るため、公共交通機関の整備や利便性の向上等の人流対策を関係機関と連携を図りながら推進した。

モノレールについては、インフラ等の整備を図り、平成9年8月22日に大阪空港-門真市間が全線開業した。地下鉄7号線の門真南への延伸については、事業主体である大阪市への助成を行い、平成9年8月

29日に開業した。また、大阪外環状鉄道の建設主体である大阪外環状鉄道㈱に対し、建設費の助成を行った。

#### ■自家用自動車の使用自粛

マイカーから公共交通機関への転換を喚起し、交通流の円滑化を図るため、自家用自動車による通勤・通学や業務用車両の持ち帰りの自粛等、自主規制により自動車利用を抑制する日として毎月20日を「ノーマイカーデー」として定めている。同運動の普及啓発を図るため、ラジオスポット放送の実施や、ポスター・チラシの配付、横断幕・懸垂幕の掲出等を行うとともに効果把握のための交通量調査を実施した。

また、車社会問題に対する府民・事業者・行政の共通認識を醸成し、大阪の交通環境の改善を図るため、「大阪交通環境フォーラム21」を開催し、低公害車導入事業所への顕彰、基調講演、パネルディスカッションを実施した。

#### ■歩道・自転車道の整備

国道307号ほかにおいて歩道の設置を行うとともに、「北河内自転車道」（大規模自転車道）の整備を引き続き実施した。

#### （交通流対策）

#### ■交通の分散化や道路機能の分化の促進

第2阪奈有料道路（延長13,400m）、国道168号交野バイパス（延長670m）、府道枚方富田林泉佐野線打上バイパス（延長490m）、府道富田林五条線東阪バイパス（延長800m）などを供用開始したほか、都市計画道路常磐浜寺線のJR阪和線との立体交差部を平成9年10月に供用開始し、交通の分散化を図った。

また交通流の円滑化を図るため、慢性的な渋滞を引き起こしている交差点の立体交差化を行っており、府道大阪中央環状線では巨摩橋（南行き）及び桑才新町跨道橋（南行き）を、国道170号では野中跨道橋（北行き）を供用開始した。

#### ■駐車対策の推進

21世紀初頭には、市街地における違法駐車を概ね解消することを目標とした「大阪府駐車場整備マスタープラン」に基づき、吹田市の江坂、東大阪市の新石切、豊中市の服部緑地に次ぐ公共駐車場の検討を行うとともに、豊能府民センター附帯駐車場の休日開放事業の推進や民間駐車場に対する助成を行った。

また、駐車場の位置や満空情報をドライバーに提供し、道路交通の円滑化を図る、駐車場案内システムの整備を促進し、高槻市、枚方市において平成10年4月供用開始のための工事を行った。

一方、違法駐車のない快適な道路環境を確保するため、都心部の幹線道路や主要なターミナル周辺及び地域の重点路線等を対象に、違法駐車取締りを基軸とした違法駐車排除対策を推進して、当該路線における違法駐車を大幅に減少させることにより、府内の駐車秩序の確立を図った。

また、違法駐車を防止する条例に基づく重点地域や駐車場案内システム導入地域等における指導取締りを強化することで、自治体等の施策を積極的に支援した。

#### ■交通渋滞の解消

安全かつ円滑な交通流を確保し交通渋滞の解消を図るため、集中制御エリアの拡大、単独信号機の系統化及びバス感知器の整備を推進した。

### ■交通管制システムの整備

安全かつ円滑な交通流を確保するため、交通管制センターの拡充整備、及び交通情報収集・提供装置の整備等を推進した。

### ■道路案内標識の整備

八尾枚方線等において、案内標識の設置及び交差点付近における「予告」、「案内」、「確認」の標識の設置を行った。

(局地汚染対策)

### ■道路交通対策の検討

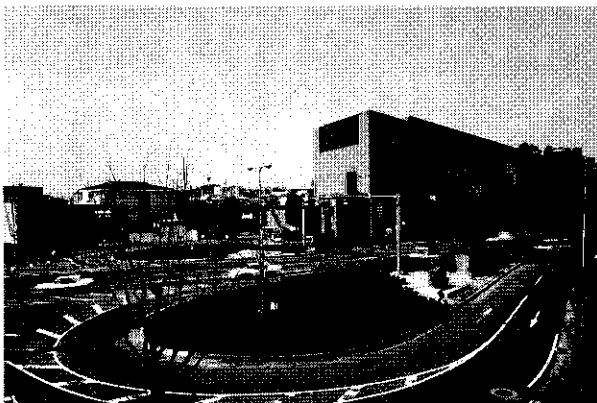
二酸化窒素濃度の高い交差点等における当該地域の実情に応じた沿道環境改善方策の導入を図るため、交通量、道路周辺状況等を考慮し、有効な対策メニューについての検討を行った。

### ■土壌や光触媒を用いた大気直接浄化手法の実用化調査の実施

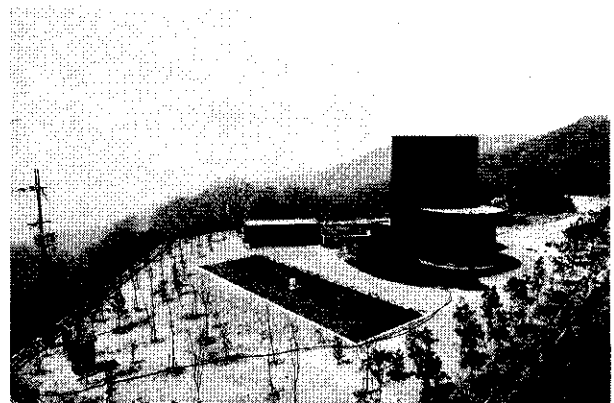
大気汚染濃度が高い交差点等における沿道環境改善対策として、土壌を用いた大気浄化手法の実用化に向け、平成8年度に設置した実用化プラント(吹田市泉町：国道479号、東大阪市山手町：第二阪奈道路中央換気塔)において、その運転管理手法や周辺の環境改善効果等を把握するため、「土壌脱硝システム総合調査」を実施した。

また、「光触媒によるNOx浄化建材の実用化調査」を国道43号沿道の西淀川区出来島で実施した。

### <土壌脱硝施設>



<吹田市泉町：国道479号>



<東大阪市山手町：第二阪奈道路中央換気塔>

(普及啓発)

### ■ノーマイカーデーの実施

ノーマイカーデー運動の普及啓発を図るため、ラジオスポット放送の実施や、ポスター・チラシの配布、横断幕・懸垂幕の掲出等を行うとともに、効果把握のための交通量調査を実施した。

### ■駐車時におけるアイドリングの規制

駐車中の自動車がエンジンをかけ続けるいわゆるアイドリングは、直接的に付近の住民に大気汚染や騒音の問題を引き起こすとともに、府域の環境保全の観点から無視できないものとなっていることから、平成10年3月に生活環境保全条例を改正し(平成10年7月1日施行)、自動車運転者に駐車中の原動機の停

止義務、事業者に従業者等への指導義務、駐車場管理者には利用者への周知義務等を規定した。

#### ■大阪自動車公害対策推進会議を通じた啓発

「大阪自動車公害対策推進会議」を運営し、ポスター、リーフレットの作成及び掲示・配付等により、不要なアイドリングの停止や自動車使用の合理化、ノーマイカーデー運動等に対する府民・事業者の理解と協力を呼びかけた。

#### ■エコ・エナジーOSAKAの開催

「環境にやさしいエネルギー利用のあり方」をテーマに、電気自動車、天然ガス自動車等の低公害車の展示・試乗を中心としたフェアや、高校・専修学校の生徒達によるソーラーカーレース等で構成される啓発イベントを平成5年度から行っており、平成9年度は、9月に吹田市万博記念公園において1万2千人の参加を得、開催した。

#### （計画の進行管理）

#### ■大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画策定協議会等の運営

大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画（以下「総量削減計画」という。）の進行管理を「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画策定協議会」幹事会でを行った。また、府民代表や学識経験者で構成する「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画進行管理検討委員会」において諸施策をより実効性のあるものとするため検討を行った。

#### ■排出量の把握等

特定地域における窒素酸化物排出量の把握のため、ディーゼル乗用車等の排出ガス量及び全国道路交通情勢調査に合わせた自動車走行実態の調査を行った。

なお、平成2年度においては、特定地域における窒素酸化物排出量は、57,460トン（うち自動車31,380トン）であったが、平成6年（暦年）においては、52,690トン（同27,950トン）であった。

### ②浮遊粒子状物質等対策

#### ■自動車単体規制の強化

自動車排出ガスの低減を図るための最も基本的な対策である単体規制の強化を検討するよう国に要望した。

#### ■総量削減計画の推進

総量削減計画の推進は、NOxのみならず、浮遊粒子状物質の低減にも寄与するため、同計画を推進した。

### ③有害大気汚染物質対策

#### ■有害大気汚染物質調査

大気汚染防止法が改正され、有害大気汚染物質について総合的な対策が講じられることとなったが、これらの有害大気汚染物質のうちベンゼン等自動車からの寄与濃度が大きいと予想されるものについて、自動車排出ガスや自動車燃料中における含有実態等の把握を行った。

## **第2 自動車騒音対策**

### **①発生源対策**

#### **■自動車騒音の大きさの許容限度の強化**

中央環境審議会答申（「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策）」平成7年2月）等に基づく自動車騒音の大きさの許容限度の強化が早期に実施されるよう国に要望した。

#### **■整備不良車等に対する取締りの実施**

整備不良車（消音器等の装置整備不良、ばい煙等の発散防止装置整備不良等）、過積載及び著しい速度超過違反等に対する取締りを実施した結果、取締件数は15万1千件であった。

#### **■低公害車の普及促進**

府公用車への低公害車の率先導入を図るとともに、民間事業者への助成や普及啓発、技術開発の促進への働きかけ等により、電気自動車をはじめとする低公害車の普及促進を図った。

### **②交通流対策**

#### **■生活ゾーン規制による通過交通の排除**

住居地域における交通の安全と静穏な生活環境を確保するため、大型自動車通行禁止、歩行者用道路、一方通行等の交通規制を実施した（2-1-3表）。

#### **■速度規制等**

交通の安全と円滑の調和に配慮し、最高速度、進路変更禁止、進行方向別通行区分等、各種の交通規制を総合的に組み合わせて実施した（2-1-3表）。

#### **■大型車等規制**

交通の安全と円滑を図り、あわせて道路交通に起因する騒音・振動等の障害を防止するため、生活道路等における大型車等の通行禁止規制を実施した（2-1-3表）。



2-1-3表 主要交通規制の実施状況

(平成10年3月31日現在)

区分 規制種別		計		大阪市域		大阪府域 (大阪市域を除く)	
		区間	延長(km)	区間	延長(km)	区間	延長(km)
車両 通行禁止	歩行者用道路	(18) 4,954	852.5	(16) 2,530	384.7	(2) 2,424	467.8
	広車幅等 通行禁止	(23) 5,573	2,445.1	(16) 2,309	804.9	(7) 3,264	1,640.2
一方通行		11,635	2,606.1	5,901	1,431.1	5,734	1,175.0
駐(停)車禁止		(129) 10,615	7,689	(64) 4,159	2,937	(65) 6,456	4,752
一時停止		か所 62,828	方向 77,896	か所 19,673	方向 24,084	か所 43,155	方向 53,812
最高速度	40~80km/h	2,293	3,307.2	735	863.1	1,558	2,444.0
	20~30km/h	(49) 10,901	5,249.7	(15) 3,785	1,092.3	(34) 7,067	4,157.4
バス専用レーン等		92	127.5	73	109.2	19	18.3
自転車歩道通行可		2,364	2,643.0	90	832.9	1,454	1,810.1
追越しのための右側部分 はみ出し通行禁止		1,782	2,192.2	455	351.5	1,327	1,840.7

(注) ( )は、地域規制を外数で示す。

③道路構造対策等

■遮音壁・築堤の設置

立体交差部及び高架橋部を中心に、遮音壁の設置を促進し、補修等を行った（2-1-4表）。

2-1-4表 道路における遮音壁の設置状況

(平成10年3月31日現在)

設置者	道路名	遮音壁の設置延長	設置者	道路名	遮音壁の設置延長
阪神高速道路 公路団	大阪池田線	37.6km	国	国道1号	5.2km
	大阪守口線	22.5		国道26号	14.5
	森小路線	3.6		国道43号	11.8
	大阪堺線	28.1		国道163号	0.4
	西大阪線	4.5		国道171号	0.7
	大阪東大阪線	34.3	府	国道170号(大阪外環状線)	8.5
	湾岸線	51.6	◎	国道176号	9.2
	大阪松原線	28.8	○	国道309号	3.9
	大阪西宮線	18.1	○	国道423号	5.0
	大阪港線	20.2	○	国道479号(大阪内環状線)	3.0
	淀川左岸線	0.1	府	国道481号	0.7
	計	249.4		大阪中央環状線	8.6
日本 道路 公路 団	名神高速道路	50.4		大阪高槻京都線(十三高槻線)	3.6
	中国縦貫自動車道	9.6		茨木寝屋川線	1.8
	近畿自動車道	38.1		八尾茨木線(千里丘寝屋川線)	1.5
	西名阪自動車道	12.1		大阪高石線(常磐浜寺線)	1.8
	阪和自動車道	26.7		堺狭山線(下石津泉ヶ丘線)	0.3
	関西空港自動車道	13.2		泉大津美原線(松原泉大津線)	12.6
	計	150.1		大阪臨海線	1.7
		岸和田牛滝山貝塚線(磯之上山直線)		1.0	
		その他15路線	10.2		
		計	106.0		
		合計	505.5		

(注) 遮音壁の設置延長は延べ延長である。

◎：国・府・大阪市

○：府・大阪市

■路面の改良（低騒音舗装の敷設、路面の補修）

4車線以上の道路で夜間要請限度を超える箇所（国道423号（豊中市）等）において、排水性舗装等を実施し、交通騒音の低減化を図った。

■植樹帯の設置

騒音を緩和するために、道路の街路樹を増植するとともに、樹木の管理を行った。

■高架等の構造の改善（連続桁の採用、既設桁の連結等）

高架等における桁を連結したり連続桁を採用することにより、振動・騒音を軽減し、良好な交通の走行性に努めた。

④沿道土地利用対策等

■沿道環境対策の推進

「大阪府道路環境対策連絡会議（会長：建設省近畿地方建設局大阪国道工事事務所長）」が平成9年3月に策定した「大阪府域の沿道環境対策について」に基づき、関係諸機関の連携の下、沿道における環境対策の推進を図った。

■緩衝空間の確保等（公園・緑地の配置、緩衝建築物の整備・立地誘導等）

沿道土地利用の状況を踏まえながら、地域地区制度等の規制誘導手法や土地区画整理事業、市街地再開発事業等の面的整備手法を活用し、道路種別や個別の道路沿道環境に適合した土地利用を促進するとともに、緑地や緩衝建築物の整備等の緩衝空間の確保に努めた。

■沿道住宅の防音化の促進

道路沿いに建設する府営住宅等において、住宅の居住環境が良好に保たれるよう、適切な住棟配置、必要な遮音性能の確保等を図った。

■幹線道路周辺における騒音実態の把握

道路管理者における騒音対策の推進や啓発等を目的として、府内市町村において実施された自動車騒音の測定結果、幹線道路の配置及び騒音に係る環境基準の地域の類型を重ねて表示した「幹線道路周辺における騒音分布図」を作成した。