

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

■総量削減計画の推進

「自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（平成4年法律第70号。以下「自動車NO_x法」という。）に基づき、平成5年11月に特定地域（府内38市町）における二酸化窒素に係る環境基準を平成12年度までに概ね達成することを目標とする「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。）を策定した。同計画に基づき、自動車の単体規制、車種規制、低公害車の普及、物流・人流・交通流対策や局地汚染対策等の諸施策を、関係機関と密接な連携を図りながら推進するとともに、計画の進行管理を行った。

（自動車単体規制の実施）

■自動車単体規制の強化

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、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。

なお、ガソリン・LPG自動車の規制強化については、平成10年9月に、中央環境審議会第2次答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（平成9年11月）に基づき、平成12年から14年規制として実施されることが告示された。

また、ディーゼル自動車については、平成10年12月に第3次答申として、規制強化の方向が示されている。

■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10年度)

区分 検査項目	検査数	適合数	道路交通法に基づく不適合車への措置		
			警告	整備通告	告知
一酸化炭素	2,938 (100%)	2,869 (97.7%)	54 (1.8%)	14 (0.5%)	1 (0.0%)
炭化水素	2,938 (100%)	2,933 (99.8%)	4 (0.1%)	1 (0.0%)	0 (-)
ディーゼル黒煙	245 (100%)	211 (86.1%)	23 (9.4%)	11 (4.5%)	0 (-)

(単位：台)

(技術診断)

車種	測定項目等	測定数	適	否	適合率
ディーゼル車	ディーゼル黒煙	70	66	4	94.3%

(単位：台)

(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、5件(6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早期代替を図った。

(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、府公用車について、「大阪府低公害車導入指針」に基づき、天然ガス自動車6台を新たに導入する(2-1-2表)とともに、代替できる低公害車がない場合は低NOx車への率先代替を行った。

2-1-2表 低公害車導入状況

(平成11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	344	65	2,235	2,579
電気自動車	143	19	131	274
メタノール自動車	1	1	30	31
天然ガス自動車	172	44	773	945
ハイブリッド自動車	28	1	1,301	1,329

■大阪府天然ガス塵芥車研究会の運営

学識経験者、大阪府、府内13市、大阪ガス㈱により、平成9年4月に発足した大阪府天然ガス塵芥車研究会において、各市1台ずつ導入したテスト用塵芥車を、実際業務に供することにより、実用性評価試験（走行試験）を行い、報告書を取りまとめた。



<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(協会補助分の1/4)を行うとともに、近畿日本鉄道㈱が行う天然ガスバス導入事業に対する補助(購入費の1/20)を行った。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10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(47事業所)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、国に要望した。

■燃料供給施設の整備

府内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、府、高槻市、大阪ガス㈱が共同で高槻天然ガススタンド(平成10年7月)を、また、財エコ・ステーション推進協会の補助事業により、府、泉大津市、大阪ガス㈱が、共同で泉大津天然ガススタンド(平成11年2月)を開設した。

■低NO_x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NO_x排出量の少ない自動車を「低NO_x車」として指定し、その普及促進を図った。平成10年度は、203型式の自動車を「低NO_x車」として指定するとともに、指定基準の改正により497型式の「低NO_x車」を指定解除し、累計で472型式となった。

<京阪神六府県市低NO_x車普及促進協議会 指定低NO_x車証>



注) LNV = Low NO_x 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日に大阪空港一門真市間が全線開業し、平成10年10月1日には、万博記念公園～阪大病院前間が開業した。

府内の交通体系整備の一環として、大阪外環状線鉄道の建設、片福連絡線の建設、大阪市営地下鉄の市域外延伸、泉北高速鉄道延伸及び耐震補強工事に対する助成を行った。さらに、府民の足を確保するため、鉄道軌道近代化設備整備費補助金、地方バス路線運行に対する助成等を行った。

■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・チラシの配付等を実施した。

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、ノーマイカーデー協力事業所及び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。

さらに、自動車利用の仕方の工夫や適切な利用の誘導策により、自動車交通の円滑化と、総量抑制を図る「交通需要マネジメント（TDM）」の検討を行い、社会実験として、自家用車を最寄り駅に駐車し電車に乗って会社まで通勤する「パークアンドライド」を千里中央駅をはじめ府内7か所の駅周辺の駐車場を活用して実施した。

■歩道・自転車道の整備

国道371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

阪神高速大阪池田線（延長7,400m）、府道大阪臨海線（延長1,900m）、府道岸和田牛滝山貝塚線（延長1,000m）を供用開始し、交通の分散化を図った。

■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、既に供用している吹田市の江坂、東大阪市の新石切、豊中市の服部緑地に次いで、

JR茨木駅周辺で検討を進めている公共駐車場の整備について基本設計を行うとともに、北河内、豊能府民センター附帯駐車場の休日開放事業を行った。

また、市町村等による駐車場整備に対する補助や民間駐車場に対する助成を行った。

一方、違法駐車を大幅に減少させ快適な道路環境づくりを目標に、御堂筋をはじめとする、都心部の幹線道路や主要ターミナル周辺地域及び各地域の主要な道路等を対象に、違法駐車の取締りを基軸とした違法駐車排除対策を推進して、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整備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」、並びに「交差道路」の標識の設置を行った。

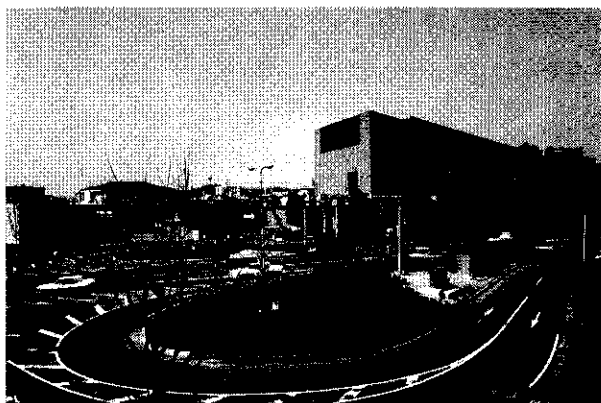
（局地汚染対策）

■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の土壌脱硝調査を実施した。

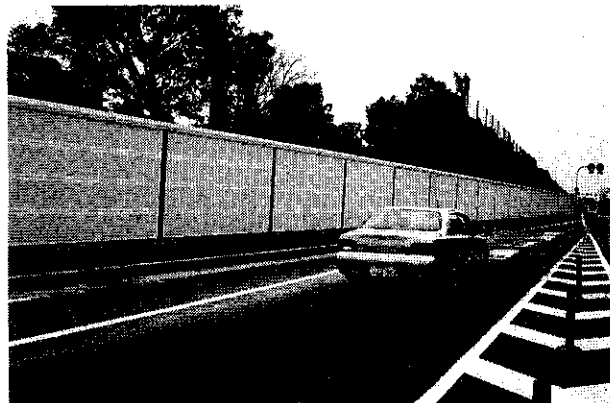
また、従来の遮音機能に加えて光触媒による窒素酸化物の低減効率を上げるよう工夫した新型遮音壁を開発し、自動車排出ガスや騒音等の低減効果を把握するため、道路沿道(泉大津市臨海町：府道大阪臨海線)に設置した。

(土壤脱硝施設)



<吹田市泉町：国道479号>

(光触媒を用いた新型遮音壁)



<泉大津市臨海町：府道大阪臨海線>

(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・チラシの配布等を実施した。

■駐車時におけるアイドリングの規制等

駐車中の自動車エンジンが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、府内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、事業者等に対して指導を行うとともに、チラシやテレビスポット等でアイドリング停止の周知・徹底を図った。

■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、駐車時の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10年度は、8月に吹田市万博記念公園において1万3千人の参加を得、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

総量削減計画の進行管理を「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の検討を行った。

■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、ディーゼル貨物車等の排出ガス量の調査及び全国道路交通情勢調査のデータ等をもとに、交通量及び窒素酸化物排出量の算定を行った。

なお、平成2年度においては、自動車NO_x法の特定地域における自動車からの窒素酸化物排出量は、31,380トンであったが、平成9年度においては、27,670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、NO_x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。

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（自動車単体対策関係）」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16万3千件であった。

■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、天然ガス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11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) 4,846	(20.5) 839.9	(16) 2,429	(18.3) 374.9	(2) 2,417	(2.2) 465.1
	広車幅等 通行禁止	(22) 5,600	(137.2) 2,307.4	(15) 2,332	(97.1) 705.7	(7) 3,268	(40.1) 1,640.2
一 方 通 行		11,717	2,620.0	5,931	1,434.9	5,786	1,185.1
駐 (停) 車 禁 止		(124) 10,981	7,782.6	(65) 4,310	2,951.8	(59) 6,671	4,830.8
一 時 停 止		か所 63,067	か所 78,165	方向 19,659	か所 24,061	方向 43,408	か所 54,074
最 高 速 度	40～80km/h	2,344	3,377.5	739	879.4	1,605	2,498.1
	20～30km/h	(49) 10,844	(591.1) 5,549.4	(15) 3,785	(386.4) 1,599.2	(34) 7,059	(204.7) 3,950.2
バス専用レーン等		86	131.3	69	113.1	17	18.2
自転車歩道通行可		2,413	2,685.0	927	842.3	1,486	1,842.7
追越しのための右側部分 はみ出し通行禁止		1,789	2,200.7	454	351.1	1,335	1,849.6

(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11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
阪神高速道路公団	大阪池田線	40.8km	国	国道1号	5.2km
	大阪守口線	27.5		国道26号	14.5
	森小路線	4.0		国道43号	11.8
	大阪堺線	32.9		国道163号	0.4
	西大阪線	7.0		国道171号	0.7
	大阪東大阪線	37.1	府	国道170号(大阪外環状線)	8.5
	湾岸線	51.7	◎	国道176号	9.2
	大阪松原線	35.1	○	国道309号	3.9
	大阪西宮線	18.4	○	国道423号	9.6
	大阪港線	23.9	○	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	278.5	大阪中央環状線		8.6	
日本道路公団	名神高速道路	49.8		大阪高槻京都線(十三高槻線)	3.6
	中国縦貫自動車道	9.5		茨木寝屋川線	1.8
	近畿自動車道	32.0		八尾茨木線(千里丘寝屋川線)	1.5
	西名阪自動車道	13.8		大阪高石線(常磐浜寺線)	3.1
	阪和自動車道	39.5		堺狭山線(下石津泉ヶ丘線)	0.3
	関西空港自動車道	11.3		泉大津美原線(松原泉大津線)	12.6
	計	155.9		大阪臨海線	2.3
		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	112.5		
		合計	546.9		

(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308号（東大阪市）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。

これに基づく平成10年度末における主要な道路構造対策の対策延長は、遮音壁が18.2km、新型遮音壁が34.3km、低騒音舗装が117.8kmであった。

■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検討を行った。