

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

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。）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。

（ア 自動車単体規制の実施）

■自動車単体規制の強化

自動車排出窒素酸化物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月の第3次答申におい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11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	2,740 (100%)	2,683 (97.9%)	49 (1.8%)	8 (0.3%)	0 (-)
炭化水素	2,735 (100%)	2,732 (99.9%)	3 (0.1%)	0 (-)	0 (-)
ディーゼル黒煙	213 (100%)	193 (90.1%)	19 (8.9%)	1 (0.5%)	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	111	104	7	93.7%

(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

低公害車購入資金特別融資制度を運用し、4件(4台)に対して融資を行った。

(イ 車種規制の実施等)

■車種規制の適正かつ確実な実施

車種規制を周知するとともに、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。

■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。

(ウ 低公害車の普及促進)

■公用車への率先導入

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2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12年3月31日現在)

車種別	導入先別	官公庁 総数		民間 総数	合計
		大阪府			
全車種		436	65	3,180	3,616
電気自動車		138	18	120	258
メタノール自動車		0	0	26	26
天然ガス自動車		259	46	964	1,223
ハイブリッド自動車		39	1	2,070	2,109

■大阪府天然ガス塵芥車研究会の運営

大阪府天然ガス塵芥車研究会において、構成員である13市が各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導入促進事業に対する助成（協会負担分の1/4）を行うとともに、低公害バス導入事業として導入した天然ガスバスに対する補助（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を拠出した。

■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

泉大津天然ガススタンド（泉大津市域、平成11年2月開設）をはじめ、官民共同運営方式の天然ガススタンドについて、大阪府・関連自治体及び大阪ガス㈱で共同運営を行うとともに、燃料供給施設について、関係自治体や燃料供給事業者と連携しながら計画的整備を行なった。

■低NOx車の普及促進

京阪神の6府県市が、共同して、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11年度は、386型式の自動車を「低NOx車」として指定するとともに、指定基準の改正等により11型式の「低NOx車」を指定解除し、累計で847型式となった。

ホームページ（<http://www.epcc.pref.osaka.jp/kotsu>）において指定低NOx車の一覧を公開している。

<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)

(エ 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。

■物流拠点の整備

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った。

環境負荷低減の観点から、自動車輸送から海運への転換を図るため、外内貿物流岸壁の整備を行った。

■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、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。

(オ 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。

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

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、ポスター・チラシの配布や懸垂幕の掲出等を実施した。

また、自動車の利用方法などの交通行動の変更を促すことにより、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)」を推進し、その一環として大型商業施設の駐車場を活用した社会実験を含む府内12か所の駐車場において「パークアンドライド」を実施した。

■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。

（カ 交通流対策）

■交通の分散化や道路機能の分化の促進

府道大阪高槻京都線（延長500m）、府道茨木寝屋川線（延長750m）、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

「大阪府駐車場整備マスタープラン」に基づき、JR茨木駅周辺で建設予定の公共駐車場について、測量、調査を行うとともに、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。

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における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、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活動を通じて、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

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

堺大和高田線等において、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。

（キ 局地汚染対策）

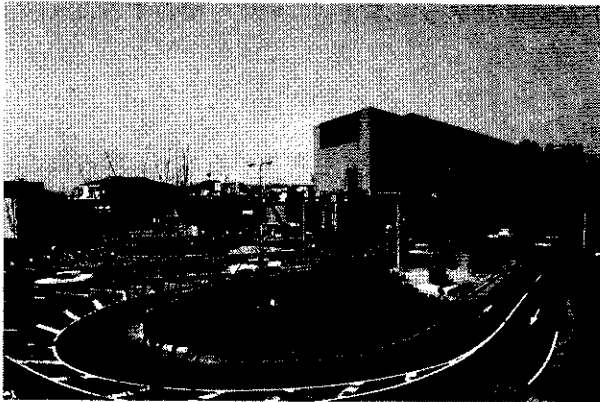
■土壌や光触媒を用いた大気直接浄化手法の実用化調査の実施

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、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）の運転管理手法調査を実施した。

道路沿道（泉大津市臨海町：府道大阪臨海線）に設置した「光触媒を用いた新型遮音壁」による沿道大気環境改善効果を把握するための調査を実施するとともに、設計手法の検討を行った。

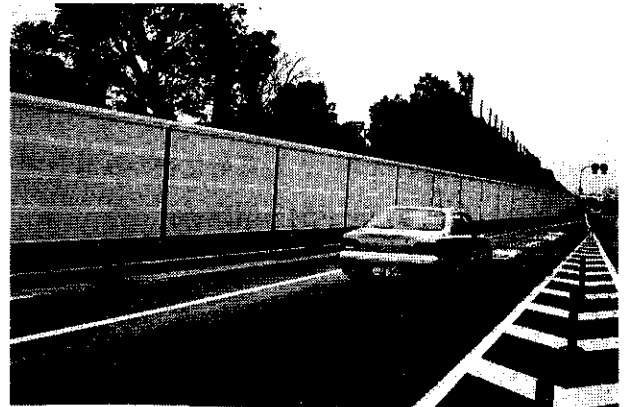
（ホームページアドレス http://www.epcc.pref.osaka.jp/apec/jpn/major/clean_air/index.htm）

(土壌脱硝施設)



<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>

(ク 普及啓発)

■ノーマイカーデーの実施

(内容は、第2章第1節第1①オに前掲)

■駐車時におけるアイドリングの規制等

生活環境保全条例において、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、チラシ配布やポスター掲示等により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

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

平成11年度は、9月25日及び26日に吹田市の万博記念公園において開催し、延べ2万人の参加を得た。

■ディーゼル乗用車対策

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。

■自動車公害防止に関するインターネット上での情報提供

府における自動車排出ガスによる汚染の現状や対策をAからZまでの頭文字ではじまる26項目に分類し解説したホームページ (<http://www.epcc.pref.osaka.jp/haigasu/>) を開設した。

(ケ 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進行管理検討委員会の運営

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に合わせた自動車走行実態調査を行った。

②浮遊粒子状物質等対策

■自動車単体規制の強化

自動車排出粒子状物質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、窒素酸化物のみならず、浮遊粒子状物質の低減にも寄与するため、同計画の推進により、自動車排出PMの削減を行った。

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。

■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

■生活ゾーン規制等による通過交通の排除

住居地域の交通の安全と円滑及び静穏な生活環境を確保するため、生活道路等における大型自動車の通行禁止を実施するとともに、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）。

2-1-3表 主要交通規制の実施状況

(平成12年3月31日現在)

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) 4,691	(20.5) 803.4	(16) 2,313	(18.3) 341.8	(2) 2,378	(2.2) 461.6
	広車幅等 通行禁止	(22) 5,625	(137.2) 2,314.7	(15) 2,346	(97.1) 710.8	(7) 3,279	(40.1) 1,604.0
一方通行		11,759	2,629.5	5,937	1,436.8	5,822	1,192.7
駐(停)車禁止		(119) 11,320	7,838.6	(64) 4,512	2,975.5	(55) 6,808	4,863.1
一時停止		か所 63,295	方向 78,322	か所 19,678	方向 23,985	か所 43,617	方向 54,337
最高速度	40～80 km/h	2,373	3,402.5	747	890.1	1,626	2,512.4
	20～30 km/h	(50) 10,629	(596.6) 5,462.7	(17) 3,655	(399.9) 1,559.3	(33) 6,974	(196.8) 4,500.0
バス専用レーン等		86	131.4	69	113.2	17	18.2
自転車歩道通行可		2,441	2,714.2	937	848.6	1,504	1,865.6
追越しのための右側部分 はみ出し通行禁止		1,795	2,201.2	459	352.5	1,336	1,848.7

(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。

■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環境基準を超える箇所(国道170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11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23.8km、新型遮音壁が61.2km、低騒音舗装が162.5km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。

■騒音評価に係る地理情報システムの整備

主要幹線道路沿道の騒音の状況を的確に把握するとともに、騒音に係る環境基準の達成状況の地域としての評価を行うため、自動車騒音のモニタリングに係る地理情報システムの整備を図った。