

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りました。

第1節 自動車公害の防止

第1 自動車排出ガス対策

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・改定の検討

「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画」（平成5年11月策定）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、次期計画の策定に向けて実効性のあるディーゼル車対策について検討しました。

（ア 自動車単体規制の実施）

自動車単体規制の強化

自動車排出ガスの低減を図るため、最も基本的な対策である単体規制について、中央環境審議会第3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10年12月）に基づき、ディーゼル車の排出ガス規制（新長期目標）の早期実現、軽油の早期低硫黄化及びディーゼル車の排出ガス低減技術の開発促進を国に要望しました。

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、自動車排出ガス等の街頭検査等を実施しました（2-1-1表）。

2-1-1表 平成12年度自動車排出ガス街頭検査結果

（単位：台）

| 区分 検査項目 | 検査数 | 適合数 | 否適合数 | 否適合の内訳 | | | |
|------------|-------|----------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------|
| | | | | 警告 | 道路交通法 | | 道路運送車両法 |
| | | | | | 整備通告 | 告知 | 整備命令 |
| 一酸化炭素 | 1,932 | 1,898 98.2% | 34 1.8% | 22 1.1% | 6 0.3% | 0 0.0% | 6 0.3% |
| 炭化水素 | 1,932 | 1,928 99.8% | 4 0.2% | 1 0.1% | 2 0.1% | 0 0.0% | 1 0.1% |
| ディーゼル黒煙 | 474 | 410 86.5% | 64 13.5% | 24 5.1% | 0 0.0% | 0 0.0% | 40 8.4% |

（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す。

最新規制適合車への転換促進

中小企業低公害車等購入資金特別融資制度を運用し、7件(9台)に対して融資しました。

(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中小企業低公害車等購入資金特別融資制度を運用し、融資を行いました。

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啓発を行いました。

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りました。

(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6台を新たに導入するとともに、代替できる低公害車がない場合はLEV-6(低NOx車)への率先代替を行いました(2-1-2表)。

2-1-2表 低公害車導入状況

(平成13年3月31日現在)

| 車種別 | 導入先別 | 官公庁 | 民間 | 合計 |
|-----|-----------|-----|----|-------|
| | | 総数 | | |
| 全 | 車 | 576 | 69 | 4,324 |
| | 種 | | | 4,900 |
| | 電気自動車 | 131 | 16 | 261 |
| | メタノール自動車 | 0 | 0 | 16 |
| | 天然ガス自動車 | 365 | 52 | 1,821 |
| | ハイブリッド自動車 | 80 | 1 | 2,802 |

また、公用車の低公害化をさらに推進するため平成12年11月に代替方針を策定し、ディーゼル車については平成13年度中に低公害化を図り、ガソリン車については、新規登録から13年を超える車両は低公害化を図ることとしました。

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して助成(協会負担分の4分の1)するとともに、低公害バス導入事業として導入した天然ガスバスに対して補助(購入費の20分の1)しました。

また、「公害健康被害の補償等に関する法律」等で定める地域において、低公害貨物自動車をリース導入する事業者に対し、リース費用の一部(4分の1)を補助しました。

さらに、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ました。

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、国に要望しました。

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に整備しました。

LEV-6（低NOx車）の普及促進

京阪神の6府県市が共同して、NOx等排出量の少ない自動車を「LEV-6」として指定し、その普及促進を図りました。平成12年度は、313型式の自動車を「LEV-6」として指定するとともに、指定基準の改正等により373型式を指定解除し、累計で787型式となりました。また、平成12年8月に協議会を改組し、広域的なディーゼル車対策について検討しました。

ホームページ（<http://www.lev-6.jp>）において指定LEV-6の一覧を公開しています。

<京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会 指定LEV-6車証>



注) LEV-6 = Low Emission Vehicle (排出ガス量の少ない車)、6府県市指定の略称

(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、事業者に対して呼びかけを行いました。

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いました。

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いました。

適切な輸送機関の選択の促進

鉄道や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、啓発を行いました。

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ました。

(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ました。

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いました。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いました。

自家用自動車の使用自粛

毎月20日を「ノーマイカーデー」とし、自主規制によりマイカー利用を抑制し、マイカー通勤から公共交通機関への転換を促すことにより、交通流の円滑化を図りました。あわせて、交通量抑制手法について、環境の改善や予測手法等を検討しました。

また、自動車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、その一環として公共駐車場や大型商業施設の駐車場を活用し、府内16か所の駐車場において「パークアンドライド」を実施しました。

交通需要マネジメント(TDM)施策の推進

交通渋滞・違法駐車などの都市問題に対処し、都市機能の向上と環境改善を図るため、大阪府車社会対策推進会議、大阪交通需要マネジメント推進会議を開催し、施策を検討するとともに、さらには、交通フォーラムなどを開催し、広報・啓発活動を行いました。

歩道・自転車道の整備

大阪中央環状線等において、歩道のバリアフリー化を行うとともに、「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ました。

(カ 交通流対策)

交通の分散化や道路機能の分化の促進

国道309号(延長2,100m)、府道茨木亀岡線(延長800m)の供用を開始し、交通の分散化を図りました。

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、実施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いました。

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りました。

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ました。

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ました。

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ました。

道路案内標識の整備

一般国道170号ほかにおいて、道路交通の円滑と安全を図るため、交差点予告案内等の標識の設置を行いました。

(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対策として、土壌や光触媒を用いた大気直接浄化手法の実用化を図るため、土壌脱硝システムの設計手法に関する調査や光触媒を用いて窒素酸化物を分解する新型遮音壁の環境改善効果の調査等を実施しました。

(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)

(光触媒を用いた新型遮音壁)

<吹

<泉大津市

(ク 普及啓

グリーン配

購入物品の配

ン配送」運動の展開について検討しました。

負荷の少な

ディーゼル車の排ガス対策の必要性についての啓発

自動車排出ガスによる大気汚染の寄与割合が大きいディーゼル車について、その対策の必要性をインターネットのホームページ(自動車排出ガス対策 A to Z アルファベット大作戦)による情報発信等による啓発を行うとともに、府民や事業者等から今後の対策について、意見を求めました。

ノーマイカーデーの実施

(内容は、第2章第1節第1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基づき、自動車運転者等に駐車時におけるアイドリングの禁止等の遵守徹底を図りました。

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、駐車時のアイドリングの禁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・事業者への理解と協力を呼びかけました。

エコ・エナジーOSAKAの開催

平成12年度は、10月28日及び29日に吹田市の万博記念公園において開催し、延べ28,000人の参加を得ました。

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、使用者が窒素酸化物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いました。

(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」で行うとともに、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いました。

自動車の交通量及び窒素酸化物排出量の把握等

府内の自動車の交通量及び窒素酸化物排出量を算定しました。

浮遊粒子状物質等対策

自動車単体規制の強化

(内容は、第2章第1節第1アに前掲)

総量削減計画の推進

総量削減計画を推進することにより、浮遊粒子状物質の低減を図りました。

第2 自動車騒音対策

発生源対策

自動車騒音の大きさの許容限度の強化

道路交通騒音の深刻な地域における沿道の騒音低減に向けて、自動車騒音の大きさの許容限度について、一層の強化を国に要望しました。

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ました。

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りました。

交通流対策

生活の場における交通対策の推進

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ました（2 - 1 - 3表）。

幹線道路等における交通対策の推進

交通の安全と円滑を確保するため、最高速度規制、進行方向別通行区分等、各種交通規制を総合的に組み合わせて実施しました（2 - 1 - 3表）。

2 - 1 - 3表 主要交通規制の実施状況

（平成13年3月末現在）

| 規制種別 | | 区 分 | | 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) 4,583 | 817 | (16) 2,294 | 259 | (2) 2,289 | 558 | | |
| | 広車幅等 通行禁止 | (22) 5,625 | 2,452 | (15) 2,341 | 732 | (7) 3,284 | 1,720 | | |
| 一 方 通 行 | | 11,816 | 2,640 | 5,959 | 1,417 | 5,857 | 1,223 | | |
| 駐 (停) 車 禁 止 | | (119) 11,588 | 7,893 | (64) 4,643 | 2,015 | (55) 6,945 | 5,878 | | |
| 一 時 停 止 | | か所 78,557 | | か所 24,091 | | か所 54,466 | | | |
| 最 高 速 度 | 40 ~ 80 km / h | 2,156 | 2,958 | 661 | 1,326 | 1,495 | 1,632 | | |
| | 20 ~ 30 km / h | (50) 10,497 | 6,022 | (17) 3,590 | 1,547 | (33) 6,907 | 4,475 | | |
| バ ス 専 用 レ ー ン 等 | | 87 | 134 | 62 | 106 | 25 | 28 | | |
| 自 転 車 歩 道 通 行 可 | | 2,467 | 2,731 | 943 | 846 | 1,524 | 1,885 | | |
| 追越しのための右側部分 はみ出し通行禁止 | | 1,818 | 2,206 | 463 | 356 | 1,335 | 1,850 | | |
| 進 行 方 向 別 通 行 区 分 | | か所 3,271 | | か所 1,752 | | か所 1,519 | | | |

（注）（ ）内は、地域規制を外数で示しています。

道路構造対策等

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の騒音に係る環境保全目標を超える箇所（国道170号(東大阪市)等）において、低騒音舗装等を実施し、交通騒音の低減化を図りました。

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、樹木の管理を行いました。

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：国土交通省近畿地方整備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りました。平成12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28.0km、新型遮音壁が72.2km、低騒音舗装が212.3kmでした。

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いました。

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し、騒音に係る環境保全目標の達成状況の地域としての評価を行うため、平成11年度から2か年で主要幹線道路沿道200地区を対象に、住居等の詳細な状況や道路交通条件をもとに自動車騒音レベルを予測・評価し、道路沿道地域の騒音分布をわかりやすく表示する地理情報システムの整備を図りました。