

第 2 章 生活環境の保全等に関する施策

第 1 節 自動車公害防止対策

近年の自動車交通量の増加は、交通渋滞、違法駐車を引き起こすとともに、自動車排出ガスによる大気汚染、自動車騒音等の公害をもたらすなど大きな社会問題となっている。特に、自動車交通量の多い幹線道路沿いにおいてはその影響が顕著である。そのため、自動車排出ガス規制の強化とあわせ低公害車の普及促進、自動車交通量の抑制、道路構造の改善及び沿道の整備等効果的な対策が強く求められている。

これらの状況に対処し、諸施策を総合的に推進するため、平成 4 年 6 月に公布された「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「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画」を策定するとともに、関係行政機関、自動車関係諸団体等で構成する「大阪自動車公害対策推進会議」による諸活動や、道路に面する地域の排出ガス・騒音の調査、道路管理者による防音壁の設置、公安委員会による交通規制等の諸施策を講じている。

第 1 排出ガス対策

1 排出ガス規制

自動車排出ガスによる大気汚染防止として、国は、大気汚染防止法に基づき自動車 1 台あたりの排出ガス量の削減を図るため、窒素酸化物、一酸化炭素等に係る自動車排出ガス規制を実施し、段階的に強化してきた。

特に、窒素酸化物に係る自動車排出ガス規制をより一層強化するため、平成元年 12 月に中央公害対策審議会から短期、長期の目標値が答申された。短期目標値については、平成 4 年、5 年、6 年規制として告示され、長期目標値についても、平成 5 年 9 月にガソリン・LPG 車が平成 6 年、7 年規制として告示された。府は、残るディーゼル車についても早期に実施するよう国に強く要望している（2-10 表）。

2 車種規制

「自動車 NO_x法」に基づき、トラック・バス等（軽自動車を除く。）に対し、特定自動車排出基準が定められ、この基準に適合しない自動車は、適用開始日以降、特定地域内（大阪市等 38 市町）で新規登録できず、使用中の自動車についても、車種に応じて定められた猶予期間を越えると登録できなくなる「車種規制」が、平成 5 年 12 月から実施されている（2-11 表）。

府は、車種規制を円滑に推進するため、パンフレットの配布等を通じ、周知を図った。

2-10表 自動車排出ガス規制強化の推移

(1台あたりのNOx排出量平均値の未規制を100とした時の比率：%)

自動車の種類	昭和47年未規制	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平成元年	2	3	4	5	6	7	8	9	長期目標 ⁵⁾	ガソリン乗用車の排出量を1とした時の比率(長期目標達成時)
		71	80	39	20	27	8	60	19	29	52	29	49	68	56	32	39	8	21	26	20	26	13	17	16	1.6		
乗用車	ガソリン車 ¹⁾	100	71	39	20	27	8	60	19	29	52	29	49	68	56	32	39	8	21	26	20	26	13	17	16	1.6		
	ガソリン車 ²⁾																											
	ディーゼル車 ³⁾																											
	ディーゼル車 ⁴⁾																											
貨物車	ガソリン・LPG車	100	71	59				32	39	29								8								1.0		
	軽量車																											
	中量車																										1.6	
	重量車																										2.0	
	軽貨物車	100	71	59				39	39	29	29								16							2.0		
	直接中量車																										2.8	
	噴射式重量車1																										4.8	
	噴射式重量車2																										15.4 (5t積トラック)	
	副室式軽量車																										1.6	
	副室式中量車																										2.8	
副室式重量車	100	80	80				68	60	68	52								47								15.4 (5t積トラック)		

《車両総重量の区分》

- 軽量車：1.7t以下
- 中量車：1.7t超、2.5t以下
- 重量車：2.5t超

(注) 1) 等価重量1t以下のもの

- 2) " 1tを超えるもの
- 3) " 1.25t以下のもの
- 4) " 1.25tを超えるもの
- 5) 長期目標は、中公害車(平成元年12月)では遅くとも10年以内に達成する必要があると提言している。

ただし、重量車1は3.5t以下、重量車2は3.5t超

2-11表 車種規制の概要

車両総重量区分	特定自動車排出基準	適用開始日	
		新規登録車	使用中の車
1.7トン以下	最新規制ガソリン車並 (63年規制)	平成5年12月1日	平成6年12月1日から段階的に適用
1.7トン超2.5トン以下	最新規制ガソリン車並 (元年規制)	平成5年12月1日	
2.5トン超3.5トン以下	最新規制副室式車並 (元年規制)	平成5年12月1日	
3.5トン超 5トン以下		平成8年4月1日	
5トン超	最新規制直噴式車並 (元年規制)	平成5年12月1日	

3 自動車排出窒素酸化物総量削減計画の策定・推進

総量削減計画は、「自動車NO_x法」に基づき、自動車の交通が集中している等の地域(特定地域)を対象に自動車排出窒素酸化物の総量を削減し、平成12年度までに二酸化窒素に係る環境基準を概ね達成することを目的に知事が策定するものである。府では、知事、公安委員会、特定地域の市町、地方行政機関等で構成する「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画策定協議会」(平成4年12月条例設置)の調査審議を経て、平成5年11月に内閣総理大臣の承認を受け、「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画」を策定した(2-12表)。

また、自動車排出窒素酸化物対策の推進は、各方面の社会的合意と近隣府県を含めた広域的な対応が不可欠であることから、ディーゼル車等を大量に使用する事業者団体で構成する「自動車排出ガス対策懇話会」を開催して理解と協力を求めるとともに、京阪神の自治体、商工会議所と意見交換等を行った。

2-12表 大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画の概要

達成の期間	平成13年3月31日まで	
対象地域 (特定地域)	豊能町、能勢町、岬町、太子町、河南町及び千早赤阪村を除く38市町	
削減目標量	平成2年度自動車排出窒素酸化物排出量31,380トンを平成12年度末までに9,960トン(31.7%)削減し、21,420トンとする	
達成の 方法 の 途	自動車単体規制の推進	長期目標の早期実施、最新規制適合車への転換促進等
	車種規制の実施等	特定自動車排出基準適合車への早期代替の促進等
	低公害車の普及促進	技術開発の促進、公用車への率先導入、民間への普及指導等
	物流対策	輸送効率の向上、鉄道・船舶等の輸送機関の選択促進等
	人流対策	公共交通機関の整備、不要不急の自動車の使用自粛等
	交通流対策	交通渋滞の解消、交通管制システムの整備等
	局地汚染対策	地域の実情に応じた沿道環境改善方策の推進
	普及啓発活動	各種イベント等の開催、環境教育の推進等

4 低公害車の普及促進

低公害車の普及促進のため、保健所や公園事務所などに計10台の電気自動車を導入するとともに、養護学校の送迎バスとして、ディーゼル・電気ハイブリッドバス1台を導入した。また、民間への低公害車の普及を促進するため、(株)大阪府トラック協会が行うメタノール自動車の導入促進事業に対し、リース料の助成を行ったほか、中小企業低公害車購入資金特別融資制度の拡充や、「大阪電気自動車コミュニティシステム事業」として、電気自動車の貸出し及び急速充電スタンドの維持管理を行った。

さらに「環境にやさしいエネルギー利用のあり方」をテーマとして、府営大泉緑地において「エコ・エナジーOSAKA'93」を開催し、高校生などによるソーラーカーレースや低公害車の展示、省エネルギー技術の紹介などを行った。

なお、府域における低公害車導入状況は2-13表のとおりである。

2-13表 低公害車導入状況 (平成6年3月31日現在)

車種別	導入先別	官公庁		民間 総数	合計
		総数	大阪府		
全車種		104	19	192	296
電気自動車		94	15	125	219
メタノール自動車		2	1	19	21
天然ガス自動車		4	2	45	49
ハイブリッド自動車		4	1	3	7

5 ノーマイカーデーの推進

マイカー通勤や業務用車両の持ち帰りの自粛を目的に平成2年4月から実施しているノーマイカーデーを推進するため、リーフレット、ポスター等を作成し周知を図るとともに、効果把握を行うためにノーマイカーデー当日と平常日の交通量調査を実施した。

6 大阪自動車公害対策推進会議の運営

自動車公害防止対策を推進するため、大阪市と共同して府警察本部、近畿運輸局等の行政機関及び自動車関係団体等27団体で構成する「大阪自動車公害対策推進会議」を運営し、府民、事業者に対する啓発・要請活動及び国、自動車メーカーへの要望を行った。

推進会議は、平成5年6月開催の本会議において下記のとおり推進事項を決定し、諸活動を展開した(2-14表)。

2-14表 大阪自動車公害対策推進会議の活動

<p>【平成5年度推進事項】 自動車交通総量の抑制、窒素酸化物排出量の少ない車種への転換、低公害車の普及促進、定期点検整備の徹底と適正走行の励行、国及び自動車メーカーへの要望</p>
<p>【活動内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 排出ガス規制の遵守、定期点検整備の励行を目的として、自動車排出ガス等の街頭検査と技術診断を行った(2-15表)。 ② 自動車公害防止啓発用のポスター及びリーフレットを作成・配布した。 ③ 事業所等に対し、自動車の使用自粛、点検整備の徹底、低公害車の導入等について文書で要請した。 ④ 一般企業、バス業界等に対し、「ノーマイカーデー運動」への協力を要請した。 ⑤ 自動車NOx法に基づく諸対策の推進、低公害車の普及促進、騒音規制の強化、等について国に要望した。 ⑥ 排出ガスと騒音の低減に関する技術開発及び実用化について、自動車メーカーに要望した。 ⑦ 12月の大気汚染防止推進月間に車の使用自粛を広く府民に呼びかけるため、バス後部への「マイカー通勤自粛」ステッカーの掲示や、幹線道路歩道橋での横断幕の掲示などの啓発活動を行った。

2-15表 自動車排出ガス街頭指導結果（平成5年度）
 （街頭検査） （単位：台）

区分 検査項目	検査数	合格数	道路交通法に基づく不合格車への措置		
			警告	整備通告	告知
一酸化炭素	3,879 (100%)	3,739 (96.4%)	89 (2.3%)	44 (1.1%)	7 (0.2%)
炭化水素	3,794 (100%)	3,777 (99.6%)	9 (0.2%)	6 (0.2%)	2 (0.1%)
ディーゼル黒煙	174 (100%)	151 (86.8%)	19 (10.9%)	4 (2.3%)	0 (0.0%)

（技術診断）

車種	測定項目等	測定台数	適	否	適合率(%)	
ガソリン車	一酸化炭素(CO)	30	29	1	96.7	
	炭化水素 (HC)	4サイクル車	30	29	1	96.7
		2サイクル車	—	—	—	—
		特殊エンジン車	—	—	—	—
	計	30	29	1	96.7	
ディーゼル車	ディーゼル黒煙(DS)	99	93	6	93.9	

（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。

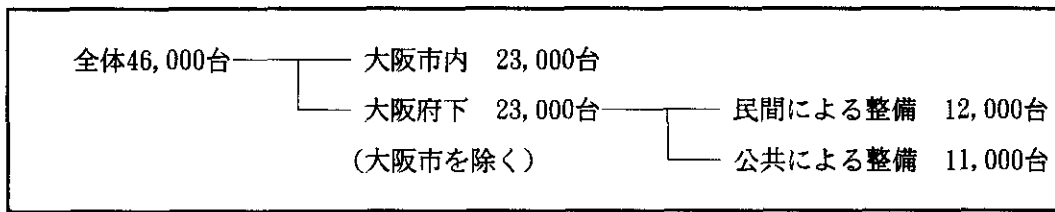
7 駐車場対策の推進

駐車場やその案内システム等の整備をはかるとともに、21世紀初頭には市街地における違法路上駐車を概ね解消することを目標に、平成6年1月31日に「大阪府駐車場整備マスタープラン」を策定した。

また、駐車場整備計画の策定等について市町村指導を行うとともに、公共駐車場に対して助成を行った。府自らも吹田市の大阪府江坂立体駐車場に続き、東大阪市の新石切で立体駐車場の建設に着手した（2-16図）。

一方、民間駐車場の整備については平成4年度より、公共性の高いものについて助成を行っている。

2-16図 マスタープランの駐車場整備目標量（平成17年目標）



第2 騒音・振動対策

1 自動車騒音の許容限度の強化

自動車本体から発生する騒音を低減する対策として、騒音規制法では自動車騒音の大きさの許容限度が設定されており、昭和46年以降、許容限度の強化が図られている。

加速走行騒音についての許容限度の強化は、第1段階の規制が全車種について昭和54年規制として実施され、第2段階の規制についても、昭和57年規制から昭和62年規制にかけて、全車種に対し実施されている。

また、中央公害対策審議会に平成3年6月に諮問された「今後の自動車騒音低減対策のあり方について」の中間答申が平成4年11月に行われ、許容限度の低減目標値が示された。加速走行騒音について、車種により1～3デシベルの低減を図ることとしており、6年以内又は10年以内に達成するよう努めるものとしている。

府は国に自動車騒音の許容限度の強化が早期に実施されるよう要望している。

2 防音壁の設置

府をはじめとして各道路管理者においては、自動車騒音の低減策として、防音壁の設置等を行っている。

平成5年度は、大阪中央環状線等63.6kmにおいて防音壁を設置した。

なお、平成6年3月31日現在における府域の防音壁の設置延長は阪神高速道路の232.7kmをはじめ総延長で469.2 kmとなっている（2-17表）。

2-17表 道路における防音壁の設置状況

(平成6年3月31日現在)

設置者	道路名	防音壁の設置延長	設置者	道路名	防音壁の設置延長
阪神高速道路公団	大阪池田線	36.1km	国	国道1号	4.3km
	大阪守口線	22.8		国道26号	14.6
				国道43号	6.0
	森小路線	3.3		国道163号	0.4
			府	国道170号(大阪外環状線)	6.5
	大阪堺線	26.9	◎	国道176号	6.4
			○	国道309号	3.9
	西大阪線	4.1	○	国道423号	4.2
			○	国道479号(大阪内環状線)	3.0
	大阪東大阪線	29.2	府	国道481号	0.7
				大阪中央環状線	7.8
	大阪高槻京都線(十三高槻線)	0.6			
	湾岸線	47.7			
	大阪松原線	24.0		茨木寝屋川線	1.8
				八尾茨木線(千里丘寝屋川線)	1.5
大阪西宮線	16.1	大阪高石線(常磐浜寺線)		1.0	
		堺狭山線(下石津泉ヶ丘線)		0.3	
大阪港線	22.4	泉大津美原線(松原泉大津線)		12.6	
		大阪臨海線		1.7	
淀川左岸線	0.1	岸和田牛滝山貝塚線(磯之上山直線)		1.0	
		その他15路線		8.6	
				計	86.9
	計	232.7		合計	469.2
日本道路公団	名神高速道路	44.2		(注) 防音壁の設置延長は延べ延長である。	
	中国縦貫自動車道	11.5	◎: 国・府・大阪市		
	近畿自動車道	28.9	○: 府・大阪市		
	西名阪自動車道	12.5			
	阪和自動車道	41.8			
	関西空港自動車道	10.7			
	計	149.6			

3 交通規制の実施

府公安委員会においては、都市における安全で快適な生活環境を確保し、加えて交通事故や交通渋滞等の各種障害の発生を防止するため、都市総合交通規制を推進し、交通流の整序・円滑化に努めた。その内容は、幹線道路について整序正しい車線走行や適正速度走行の定着化のための交通規制を実施したほか、生活道路についても、一方通行等各種交通規制を総合的に組み合わせた生活ゾーン規制の充実強化を図り、併せて各種交通安全施設の整備に努めた。

なお、平成6年3月31日現在の主要交通規制実施状況は、2-18表のとおりである。

2-18表 主要交通規制の実施状況

(平成6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	(21) 5,112	874.8	(19) 2,641	403.3	(2) 2,471	471.5
	広車幅等 通行禁止	(26) 5,509	2,444.5	(18) 2,266	806.9	(8) 3,243	1,637.6
一 方 通 行		11,203	2,520.8	5,790	1,410.0	5,413	1,110.8
駐 (停) 車 禁 止		(136) 10,568	7,331.6	(69) 4,669	2,807.7	(67) 5,899	4,523.9
一 時 停 止		か所 61,698	方向 76,587	か所 19,482	方向 23,900	か所 42,216	方向 52,687
最 高 速 度	50~80km/h	423	1,140.9	205	422.1	218	718.8
	20~40km/h	(52) 12,551	8,084.4	(19) 4,350	2,442.9	(33) 8,201	5,641.5
バス専用レーン等		91	123.5	72	105.2	19	18.3
自転車歩道通行可		2,191	2,486.9	842	791.2	1,349	1,695.7
追越しのための右側部分 はみ出し通行禁止		1,745	2,134.5	447	344.3	1,298	1,790.2

(注) () は、地域規制を外数で示す。