

2017年(平成29年度)複数年サイクル点検評価レポート【施策評価】

分野名	II-1 低炭素・省エネルギー社会の構築	施策No.	7	施策名	低炭素化の推進(運輸・交通)
目的、内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通や自転車の利用を促進するなど、自動車に過度に依存しないまちづくりを推進 エコカーやエコドライブの普及によりCO₂排出の少ない自動車利用を図る 2020年目標：エコカー普及率50%(約180万台) 渋滞の解消を図るため、環状道路の整備や、鉄道、道路の立体交差化等を進め、交通流の円滑化を実現 				
副次的効果、外部効果等	①エネルギー使用効率化や渋滞損失時間削減により、コストの削減が図られる。 ②自動車利用の抑制、エコカー・エコドライブの普及、渋滞の解消は、自動車排出ガスに起因する大気汚染の改善に資する。				
関係法令、行政計画等	①大阪府温暖化防止条例：特定事業者の規制 ②大阪府地球温暖化対策実行計画(区域施策編)(2015年3月)：計画の本分野の行動計画として進行管理を実施 ③大阪エコカー普及戦略(2009年12月)				
国等の政策、社会情勢等	施策No.4「低炭素化の推進(家庭)」参照				
(参考) 講じた施策に記載した施策事業コスト	2014年度(決算額)(千円)	2015年度(決算額)(千円)	2016年度(決算見込額)(千円)		
	0	46,784	176		
※各年度で「講じた施策」への掲載事業が異なることから、新規事業の有無等に関わらず、年度間でコストの増減がある。					
取組指標及び実績(施策効果の定量評価)	名称	把握方法	実績		
①	エコカー普及台数及び普及率	府環境白書のデータ	84万台・24%(2014年度)、97万台・28%(2015年度)		
②	運輸部門のCO ₂ 排出量(排出係数2008年固定の場合)	府地球温暖化対策実行計画の進行管理において把握	736万t-CO ₂ (2010年度) 675万t-CO ₂ (2011年度) 662万t-CO ₂ (2012年度) 656万t-CO ₂ (2013年度) 635万t-CO ₂ (2014年度)前年度比3.1%減、1990年度比15.8%減		
	同(排出係数変動)	同上	727万t-CO ₂ (2010年度) 695万t-CO ₂ (2011年度) 694万t-CO ₂ (2012年度) 689万t-CO ₂ (2013年度) 671万t-CO ₂ (2014年度)前年度比2.7%減、1990年度比11.1%減		
工程表の進捗状況	工程名	進捗状況*	主な事業の名称	事業の実施状況	
	エコカーの普及促進	☆☆	エコカーの普及促進	エコカーの普及を推進する「大阪エコカー協働普及サポートネット」において、エコカーの導入や充電インフラの整備、啓発活動等の取組みを実施 エコカー普及台数：97万台(2015年度) エコカー展示・試乗会実施回数：15件(2016年度)	
	事業者の取組の促進	☆☆	自動車公害対策事業	大阪の関係行政機関と民間団体で構成する大阪自動車環境対策推進会議等において、エコカー使用及びエコドライブの推進等環境に配慮した自動車利用を推進する取組みを行った。	
	都市インフラの充実強化	☆☆	○機能的な交通ネットワークの形成 ○バイパス道路整備や立体交差化事業等の交通渋滞の緩和	2016年度以下を実施。 ○大阪都市再生環状道路を構成する阪神高速大和川線、淀川左岸線の建設等の推進 ○大阪外環状線鉄道建設事業の促進 ○街路の整備 ・(都)三国塚口線 ・(都)大阪住道線 ・(都)大阪岸和田南海線 ○道路の整備 ・新名神関連事業 ・大阪中央環状線(鳥飼大橋) ・主要地方道岸和田港塔原線 ○連続立体交差事業の推進 ・京阪本線(寝屋川市・枚方市) ・近鉄奈良線(東大阪市) ・大阪外環状線(東大阪市) ・南海本線・高師浜線(高石市) ・南海本線(泉大津市)	
	公共交通の利用促進	☆☆	公共交通施策の推進	利用促進キャンペーンとして、交通安全ファミリーフェスタ等のイベントに参加し、啓発活動を実施した。	
※進捗状況：☆☆☆計画以上の進捗/☆☆計画どおり/☆計画以下の進捗/△計画とは異なる事業内容で進捗					
評価		評価	理由等		
	施策目的の達成状況	順調に推移	取組指標値①は増加傾向、②は減少傾向で推移している。		
	事業・工程の進捗状況	概ね想定どおり進捗	コミュニティサイクル・カーシェアリング等の普及促進を除き、概ね計画通り進捗している。		
計画見直し又は改善事項		見直し・改善点の有無	見直し・改善点の内容等		
	目標	無			
	施策の方向・主な施策	無			
	工程表	無			
	その他の改善事項	無			
関係課室	環境管理室、都市整備部、エネルギー政策課				

環境総合計画	点検評価手法の適正さについて	評価結果について	計画の見直し又は改善方針について
部会委員による点検（所見）	エコカーの定義は、固定的なものとするのではなく、技術の発展や価格の低下に照らして見直すべきであると思われる。クリーンディーゼルは、燃費においてハイブリッド等と比べて相当劣る点などを勘案しなくてよいのか疑問である。	連続立体交差事業など渋滞緩和事業はよいとしても、道路の整備（新設）は、誘発交通を呼び可能性もあり、運輸部門の低炭素化の施策としての位置づけをすることには慎重であるべきであろう。	エコカーの普及促進のためには、啓発だけでは不十分であるように思われる。カリフォルニアや欧州諸国で行われているような、エコカー優遇措置（高速道路における優先ゾーンの設置や補助金）、混雑地域への進入制限等を検討する必要があると思われる。