

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

府民の健康を保護し、生活環境を保全するための望ましい水準として「大阪府環境総合計画」において設定した環境保全目標の達成・維持に向けて、自動車公害の防止、廃棄物・リサイクル対策、大気環境や水環境等への負荷の低減対策などの各種の施策を相互に有機的に連携しながら展開することとして、以下の施策を講じた。

第1節 自動車公害の防止

第1 自動車排出ガス対策

①総量削減計画の推進

(自動車単体規制の実施)

■自動車排出ガス長期目標の早期実施

中央公害対策審議会答申（『今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について』平成元年12月）に基づく自動車排出ガス規制の長期目標については、ガソリン・LPG車が平成5年9月に平成6年、7年規制として告示されたが、ディーゼル車についても早期に告示されるよう国に要望した。

■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、自動車排出ガス等街頭検査などの指導、取締を行った（2-9表）。

2-9表 自動車排出ガス街頭指導結果
(街頭検査) (平成7年度)

| 区分 検査項目 | 検査数 (台) | 合格数 (台) | 道路交通法に基づく不合格車への措置 | | |
|------------|-----------------|------------------|-------------------|--------------|-------------|
| | | | 警告 (台) | 整備通告 (台) | 告知 (台) |
| 一酸化炭素 | 3,520 (100%) | 3,431 (97.5%) | 58 (1.6%) | 29 (0.8%) | 2 (0.1%) |
| 炭化水素 | 3,473 (100%) | 3,464 (99.7%) | 4 (0.1%) | 3 (0.1%) | 2 (0.1%) |
| ディーゼル黒煙 | 207 (100%) | 183 (88.4%) | 17 (8.2%) | 7 (3.4%) | 0 (0.0%) |

(技術診断)

| 車種 | 測定項目等 | 測定台数 | 適 | 否 | 適合率(%) |
|--------|---------|------|----|----|--------|
| ディーゼル車 | ディーゼル黒煙 | 41 | 29 | 12 | 70.7 |

(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、17件（19台）に対して融資した。

（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布し、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。

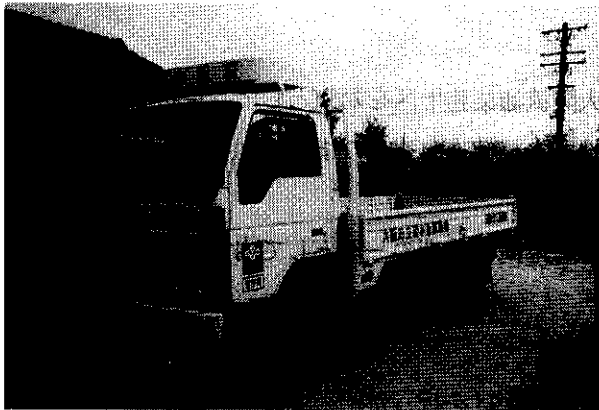
■公用車の特定自動車排出基準適合車への率先代替

公用車の特定自動車排出基準適合車への率先代替を図った。

（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（出先機関中心）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（小型バンタイプ6台、トラックタイプ4台）を導入した（2-10表）。



<天然ガス自動車（トラックタイプ）>



<天然ガス自動車（小型バンタイプ）>

2-10表 低公害車導入状況

（平成8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 | | 165 | 42 | 299 | 464 |
| 電気自動車 | | 122 | 18 | 147 | 269 |
| メタノール自動車 | | 1 | 1 | 29 | 30 |
| 天然ガス自動車 | | 34 | 22 | 118 | 152 |
| ハイブリッド自動車 | | 8 | 1 | 5 | 13 |

■民間事業者への助成・普及啓発

(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、リース料の1/8を助成した。民営バス事業者に対して、ハイブリッドバス等の導入について要請した。また、大阪低公害自動車コミュニティシステム事業推進協議会(LEVOC)を通じて、民間事業者への低公害車等の普及を促進するとともに、協議会の運営に要する分担金を拠出した。

■技術開発の促進

天然ガス自動車実用化調査の一環として、天然ガス自動車の路上走行試験を行い、実用性を評価した。

■燃料供給施設の整備

府域での燃料供給施設の整備として、通商産業省の「エコ・ステーション2000計画事業」により、堺南出島エコ・ステーション(平成8年2月)、及び大阪湾ベイエリアトラックエコ・ステーション(平成8年3月)の開設について、大阪低公害自動車コミュニティシステム事業推進協議会と協力しながら、整備に協力した。

■低NO_x車の普及促進

従来エンジンの自動車のうち、NO_x排出量の少ない自動車の普及を促進するため、該当する自動車の製造状況等について調査した。

(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など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等に対して呼びかけを行った。

中小企業の事業協同組合が実施する共同物流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助成した。

■物流拠点の整備

流通業務地区機能検討委員会において、東大阪・北大阪流通業務地区を対象として、現状を把握し、流通業態の動向と地域整備の動向を踏まえて、流通業務地区の整備方向をとりまとめ、リニューアルの具体化に向けての検討を行った。

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、海運の積極的活用について関係機関と連携し、呼びかけを行った。

(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などの人流対策を関係機関と連携しながら推進した。片福連絡線については、関西高速鉄道(株)に出資して建設を支援し、モノレールについてはインフラ等の整備を図った。

■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・

通学や業務用自動車の持ち帰りの自粛など、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・チラシの配布、横断幕・懸垂幕の掲出等を行うとともに、効果把握のための交通量調査を実施した。

■歩道・自転車道・駐輪場の整備

国道307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）の整備を行った。

また、街の美観を損ねるだけでなく、歩行者の安全な通行を阻害し、駅前広場の機能を低下させている自転車の放置を解消するため、市町村が行う自転車駐車場整備に対して助成した。平成7年度は2か所（岸和田市、吹田市）で計1,956台収容できる自転車駐車場が整備された。

（交通流対策）

■交通の分散化や道路機能の分化の促進

国道310号（観心寺バイパス）（延長370m）を平成7年7月、一般府道和田福泉線（延長1,663m）を平成8年3月にそれぞれ供用開始し、交通流の分散化を図った。

交通流の円滑化を図るため、慢性的な渋滞を起こしている交差点の立体交差化を行っており、平成7年度は、大阪高槻京都線と茨木寝屋川線が交わる野々宮2丁目交差点、京都守口線と茨木寝屋川線が交わる石津元町交差点において立体交差化を行った。

■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「大阪府駐車場マスタープラン」に基づき、豊中市の服部緑地立体駐車場を増設したほか、市町村が整備する駐車場に対する補助や民間駐車場に対する助成を行った。

また、駐車場を探すことによるうろつき交通を排除するため、堺市において駐車場案内システムの実施設計を行った。

一方、違法駐車をなくすため、ラジオスポット放送や街頭キャンペーンなどの広報啓発活動を推進するとともに、違法駐車車両の取締りの強化やパーキング・メーター等を整備して駐車スペースの確保を図るなど総合的な駐車対策を推進した。

■交通渋滞の解消

交通渋滞の解消を図るため、地域制御信号の新設による地域制御エリアの拡大、単独信号機の系統化を実施した。

■交通管制システムの整備

府下に設置されている信号機・交通情報板等の交通安全施設を管理し、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を実施した。

■交通情報提供施設の整備

渋滞・規制等の交通情報を提供し、交通流を分散させることで交通渋滞の未然防止及び渋滞緩和を図るため、交通情報板及び旅行時間専用板を整備した。

(局地汚染対策)

■道路交通対策の検討

二酸化窒素濃度の高い交差点等における当該地域の実情に応じた沿道環境改善方策の導入を図るため、交通量、道路周辺状況などを考慮し、有効な対策メニューについての検討を行った。

■土壌による大気直接浄化手法等の検討

大気汚染濃度が高い交差点等の道路沿道における大気の大気直接浄化手法の実証調査として、土壌による大気浄化装置の実用化に向けた実験プラントを試作・設置（東大阪市荒本北、中央環状線）し、一般造園用土壌で自動車排ガス等で汚れた空気を連続的に効率よく浄化できること、植栽することにより緩衝緑地帯としての機能を持たせることができ、耐久性や安全性も高いことを確認した。また「光触媒によるNO_x浄化建材の実用化調査」を実施した。

(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、横断幕・懸垂幕の掲出等を行うとともに、効果把握のための交通量調査を実施した。

■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、不要な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などに対する府民、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、天然ガス自動車などの低公害車の展示・試乗を中心としたフェアや、高校生・専修学校の生徒達によるソーラーカーレース等の啓発イベントを開催した。

(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」において各種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

府域における自動車の交通量及び窒素酸化物排出量の把握を行った。

なお、平成2年度における特定地域において自動車から排出される窒素酸化物は31,380トンであった。

②浮遊粒子状物質等対策

■単体規制の実施

窒素酸化物の低減対策が浮遊粒子状物質の低減にも寄与することから、中央公害対策審議会答申（平成元年12月）に基づく自動車排出ガス規制の短期目標については、平成5年、6年規制として実施されたが、長期目標についても早期に実施され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（平成7年2月）等に基づき、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。

■車両検査、点検整備の徹底

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）の運転、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、取締件数は約10万3千件であった。

■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、技術開発の促進等により、騒音の少ない電気自動車をはじめとする低公害車の普及を促進した。

②交通流対策

■生活ゾーン規制による通過交通の排除

生活の場である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。

■速度規制

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。

■大型車規制

大型車の走行による騒音、振動に関する交通公害対策として、幹線道路における大型車の中央車線走行指定、住区内道路における大型車通行禁止等の規制を実施した（2-11表）。

2-11表 主要交通規制の実施状況

（平成8年3月31日現在）

| 規制種別 | 区分 | 計 | | 大 阪 市 域 | | 大 阪 府 域 (大阪府域を除く) | |
|---------------------|--------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|----------------------|--------------|
| | | 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) 5,021 | 864.1 | (16) 2,575 | 392.7 | (2) 2,446 | 471.4 |
| | 広車幅等 通行禁止 | (24) 5,528 | 2,436.1 | (16) 2,276 | 797.2 | (8) 3,252 | 1,638.9 |
| 一 方 通 行 | | 11,428 | 2,559.3 | 5,842 | 1,415.5 | 5,586 | 1,143.8 |
| 駐 (停) 車 禁 止 | | (136) 11,111 | 7,555.0 | (71) 4,898 | 2,869.1 | (65) 6,213 | 4,686.9 |
| 一 時 停 止 | | か所 62,287 | 方向 77,288 | か所 19,590 | 方向 24,000 | か所 42,697 | 方向 53,288 |
| 最 高 速 度 | 40~80km/h | 2,218 | 3,218.9 | 717 | 851.3 | 1,501 | 2,367.6 |
| | 20~30km/h | (50) 10,842 | 5,538.4 | (17) 3,387 | 1,596.4 | (33) 7,055 | 3,942.0 |
| バス専用レーン等 | | 93 | 128.6 | 74 | 110.3 | 19 | 18.3 |
| 自転車歩道通行可 | | 2,272 | 2,571.2 | 866 | 807.1 | 1,406 | 1,764.1 |
| 追越しのための右側部分はみ出し通行禁止 | | 1,773 | 2,162.6 | 452 | 348.6 | 1,321 | 1,814.0 |

（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

遮音壁を国道170号(402m)、176号(1,153m)、423号(588m)、大阪中央環状線(821m)、十三高槻線(900m)、大阪生駒線(530m)において設置した(2-12表)。

2-12表 道路における遮音壁の設置状況

(平成8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 | 43.4km | 国 | 国道1号 | 6.0km |
| | 大阪守口線 | 43.0 | | 国道26号 | 14.3 |
| | 森小路線 | 6.3 | | 国道43号 | 13.2 |
| | 大阪堺線 | 53.0 | | 国道163号 | 0.6 |
| | 西大阪線 | 8.1 | 府 | 国道170号(大阪外環状線) | 8.4 |
| | 大阪東大阪線 | 53.6 | ◎ | 国道176号 | 7.9 |
| | 湾岸線 | 42.7 | ○ | 国道309号 | 3.9 |
| | 大阪松原線 | 47.0 | ○ | 国道423号 | 5.0 |
| | 大阪西宮線 | 28.7 | ○ | 国道479号(大阪内環状線) | 3.0 |
| | 大阪港線 | 25.2 | 府 | 国道481号 | 0.7 |
| | 淀川左岸線 | 0.1 | | 大阪中央環状線 | 8.6 |
| | 計 | 351.1 | | 大阪高槻京都線(十三高槻線) | 1.5 |
| 日本道路公団 | 名神高速道路 | 46.9 | 府 | 茨木寝屋川線 | 1.8 |
| | 中国縦貫自動車道 | 7.5 | | 八尾茨木線(千里丘寝屋川線) | 1.5 |
| | 近畿自動車道 | 31.7 | | 大阪高石線(常磐浜寺線) | 1.0 |
| | 西名阪自動車道 | 12.1 | | 堺狭山線(下石津泉ヶ丘線) | 0.3 |
| | 阪和自動車道 | 26.7 | | 泉大津美原線(松原泉大津線) | 12.6 |
| | 関西空港自動車道 | 13.2 | | 大阪臨海線 | 1.7 |
| | 計 | 138.1 | | 岸和田牛滝山貝塚線(磯之上山直線) | 1.0 |
| | | | その他15路線 | 9.7 | |
| | | | 計 | 102.7 | |
| | | | 合計 | 591.9 | |

(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）

特に、4車線以上の道路で夜間要請限度を超える箇所において排水性舗装（5路線、7か所）を実施し、道路騒音の低減化を図った。

■植樹帯の設置

豊中亀岡線他5路線において、花木類を中心とした植栽等の整備を行い、大阪中央環状線他2路線で街路樹の育成状態が良くないものについて、樹種の転換、植樹樹の改良を行った。

■自動車騒音低減対策の検討調査

地域の実情に即した自動車騒音対策の実施に資するための対策手法を整理・検討し、それらの対策手法を用いて、道路構造や地域特性を考慮した対策の組み合わせによるケーススタディを行った。