

大阪府自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質

総 量 削 減 計 画

平成 15 年 7 月

大 阪 府

目 次

第1章 序説	1
1 計画策定の趣旨	1
2 対策地域の範囲	2
第2章 計画の目標及び計画の期間	2
1 計画の目標	2
2 計画の期間	4
第3章 対策地域の現状	5
1 窒素酸化物及び粒子状物質の状況	5
2 道路・鉄道等の状況	10
3 自動車の状況	11
4 物流の状況	14
5 人流の状況	16
6 低公害車の導入状況	17
第4章 計画達成の方途	18
1 自動車単体規制の推進	18
2 車種規制の実施等	20
3 低公害車の普及促進	21
4 交通需要の調整・低減	23
5 交通流対策	27
6 普及啓発活動	30
7 局地汚染対策	31
第5章 その他の重要事項	32
1 総量削減計画の進行管理	32
2 府民・事業者・民間団体との連携	32
3 地方公共団体間の連携	33
4 調査研究	33
5 地球温暖化対策等への留意	33

第1章 序説

1 計画策定の趣旨

府内の自動車排出ガス対策については、平成5年11月に「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）に基づき「大阪府自動車排出窒素酸化物総量削減計画」（以下「前計画」という。）を策定し、単体規制、車種規制、低公害車の普及等の諸施策を推進してきたところである。

しかし、大型貨物車の走行量が増加したこと等により、特定地域における自動車排出窒素酸化物の総量は、平成2年度の31,380トン／年から目標年度の平成12年度には23,430トン／年に削減されたものの、削減目標量21,420トン／年に対する達成率は約8割にとどまり、前計画の目標である二酸化窒素に係る環境基準の概ね達成には至っておらず、その早急な改善が求められている。

本計画は、平成13年6月に新たに粒子状物質を対象物質に追加する等の改正がなされた「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」（以下「法」という。）に基づき指定された窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下「対策地域」という。）において、緊急の課題である自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（以下「自動車排出窒素酸化物等」という。）の総量の削減に係る各種の対策を、国、府、市町、事業者、府民、民間団体の緊密な協力の下で総合的かつ強力で推進していくために、法第7条第1項及び第9条第1項の規定により策定するものである。

2 対策地域の範囲

本計画の対象となる対策地域は、大阪府の区域のうち、法第6条第1項及び第8条第1項の規定により政令（平成4年政令第365号）で定められた、大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、泉大津市、高槻市、貝塚市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、泉佐野市、富田林市、寝屋川市、河内長野市、松原市、大東市、和泉市、箕面市、柏原市、羽曳野市、門真市、摂津市、高石市、藤井寺市、東大阪市、泉南市、四条畷市、交野市、大阪狭山市、阪南市、三島郡島本町、泉北郡忠岡町、泉南郡熊取町、同郡田尻町及び南河内郡美原町の38市町の区域（平成13年11月1日現在の区域）とする。

第2章 計画の目標及び計画の期間

1 計画の目標

(1) 窒素酸化物

本計画は、中間年度である平成17年度までに、前計画の目標である「二酸化窒素に係る環境基準の概ね達成」を実現するとともに、本計画の目標の着実な達成に資するため、表2-1-1に掲げるとおり、平成9年度の対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量27,260トン/年を20,950トン/年まで削減させることを中間目標とする。

表2-1-1 計画の中間目標（削減目標量^{注1}）

平成9年度の対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量	自動車排出窒素酸化物の総量についての平成17年度までに達成すべき削減目標量
27,260トン/年	20,950トン/年

^{注1} 削減目標量：法第7条第2項第4号及び第9条第2項第4号に規定する削減目標量で、目標年度までに達成すべき自動車排出窒素酸化物等の総量

本計画は、表 2-1-2 に掲げるとおり、平成 9 年度の対策地域における大気中に排出される窒素酸化物の総量 53,450 トン/年を 43,020 トン/年まで削減させることを目途として、表 2-1-3 に掲げるとおり、平成 9 年度の対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量 27,260 トン/年を 16,450 トン/年まで削減させることにより、平成 22 年度までに対策地域において二酸化窒素に係る環境基準を達成することを目標とする。

表 2-1-2 大気中に排出される窒素酸化物の総量の削減の目途

平成 9 年度において、対策地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物の総量	対策地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物について、二酸化炭素に係る環境基準に照らし、法施行規則（平成 4 年総理府令第 53 号）第 1 条に定めるところにより算定した総量
53,450 トン/年	43,020 トン/年

表 2-1-3 計画の目標（削減目標量）

平成 9 年度の対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量	自動車排出窒素酸化物の総量についての削減目標量
27,260 トン/年	16,450 トン/年

(2) 粒子状物質

本計画は、本計画の目標の着実な達成に資するため、中間年度である平成 17 年度までに、表 2-1-4 に掲げるとおり、平成 9 年度の対策地域における自動車排出粒子状物質の総量 3,170 トン/年を 1,200 トン/年まで削減させることを中間目標とする。

表 2-1-4 計画の中間目標（削減目標量）

平成9年度の対策地域における自動車排出粒子状物質の総量	自動車排出粒子状物質の総量についての平成17年度までに達成すべき削減目標量
3,170トン/年	1,200トン/年

本計画は、表2-1-5に掲げるとおり、平成9年度の対策地域における大気中に排出される粒子状物質及び原因物質の総量20,410トン/年を15,850トン/年まで削減することを目途として、表2-1-6に掲げるとおり、平成9年度の対策地域における自動車排出粒子状物質の総量3,170トン/年を740トン/年まで削減させることにより、平成22年度までに対策地域において浮遊粒子状物質に係る環境基準を達成することを目途とする。

表 2-1-5 大気中に排出される粒子状物質及び原因物質の総量の削減の目途

平成9年度において、対策地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される粒子状物質及び原因物質の総量	対策地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される粒子状物質及び原因物質の総量について、浮遊粒子状物質に係る環境基準に照らし、法施行規則第2条に定めるところにより算定した総量
20,410トン/年	15,850トン/年

表 2-1-6 計画の目標（削減目標量）

平成9年度の対策地域における自動車排出粒子状物質の総量	自動車排出粒子状物質の総量についての削減目標量
3,170トン/年	740トン/年

2 計画の期間

本計画の期間は、平成23年3月31日までとする。

第3章 対策地域の現状

1 窒素酸化物及び粒子状物質の状況

(1) 窒素酸化物の状況

① 窒素酸化物排出量

(a) 平成9年度における発生源別窒素酸化物排出量

対策地域における窒素酸化物排出量は53,450トンであり、このうち自動車からの排出量は27,260トン(51.0%)である。

表3-1-1 発生源別窒素酸化物排出量

発 生 源		窒素酸化物排出量	
		(トン/年)	割合(%)
移動発生源	自動車	27,260	51.0
	船舶	3,060	5.7
	航空機	2,910	5.4
	計	33,230	62.2
固定発生源	工場等	15,560	29.1
	民生	4,660	8.07
	計	20,220	37.8
合計		53,450	100.0

(大阪府調べ)

(b) 平成9年度における自動車の車種別窒素酸化物排出量

対策地域における自動車窒素酸化物排出量のうち、ディーゼル乗用自動車、バス、小型貨物自動車、普通貨物自動車及び特種自動車(以下「車種規制対象自動車」という。)からの排出量は23,180トン(85.0%)である。

表 3 - 1 - 2 車種別窒素酸化物排出量

車 種	窒素酸化物排出量	
	(トン/年)	割合(%)
車種規制対象自動車 計	23,180	85.0
乗用系	2,560	9.4
貨物系	20,620	75.6
車種規制対象自動車以外 計	4,080	15.0
乗用系	2,890	10.6
貨物系	1,190	4.4
合計	27,260	100.0

② 二酸化窒素濃度

(a) 二酸化窒素に係る環境基準達成状況の推移

対策地域における二酸化窒素に係る環境基準達成状況については、一般環境測定局、自動車排出ガス測定局ともに、近年上昇傾向を示しており、平成13年度については、一般環境測定局74局のうち71局(96%)、自動車排出ガス測定局37局のうち25局(68%)において、環境基準が達成されている。

表 3 - 1 - 3 二酸化窒素に係る環境基準達成状況の推移

区分		平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
一般環境測定局	達成局数	58(79%)	60(82%)	70(95%)	67(92%)	71(96%)
	測定局数	73	73	74	73	74
自動車排出ガス測定局	達成局数	13(34%)	16(43%)	19(51%)	20(54%)	25(68%)
	測定局数	38	37	37	37	37

(注) かつこ内は、達成局数の割合

(b) 二酸化窒素に係る汚染状況の推移

対策地域における二酸化窒素濃度の日平均値の年間98%値については、一般環境測定局、自動車排出ガス測定局ともに近年低下傾向を示している。また、年平均値については、一般環境測定局では横ばい、自動車排出ガス測定局ではやや低下傾向を示している。

表3-1-4 二酸化窒素濃度の推移

(単位：ppm)

区分		平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
一般環境測定局	98%値	0.052	0.053	0.047	0.049	0.048
	年平均値	0.026	0.025	0.024	0.026	0.025
自動車排出ガス測定局	98%値	0.064	0.062	0.059	0.060	0.058
	年平均値	0.038	0.037	0.036	0.037	0.036

(注) 5年間継続測定局（一般環境測定局70局、自動車排出ガス測定局35局）の平均

(2) 粒子状物質の状況

① 粒子状物質及び原因物質排出量

(a) 平成9年度における発生源別粒子状物質及び原因物質排出量

対策地域における粒子状物質及び原因物質排出量は20,410トンであり、このうち自動車からの粒子状物質排出量は3,170トン(15.5%)、粒子状物質及び原因物質排出量は4,930トン(24.2%)である。

表 3-1-5 発生源別粒子状物質及び原因物質排出量

発 生 源		粒子状物質及び原因物質排出量(トン/年)			
		粒子状物質	その他	計	割合(%)
移動発生源	自動車	3,170	1,760	4,930	24.2
	船舶	310	2,870	3,180	15.6
	航空機	100	380	480	2.4
	計	3,580	5,010	8,590	42.1
固定発生源	工場等	1,830	9,400	11,230	55.0
	民生	220	370	590	2.9
	計	2,050	9,770	11,820	57.9
合計		5,630	14,780	20,410	100.0

(大阪府調べ)

注：「粒子状物質」は排出ガス中の粒子状物質、「その他」は原因物質（硫酸塩等の二次生成粒子）及び排出ガス中以外の粒子状物質を示す。

(b) 平成9年度における自動車の車種別粒子状物質排出量

対策地域における自動車粒子状物質排出量のうち、車種規制対象自動車からの排出量は3,140トン(99.1%)である。

表 3 - 1 - 6 車種別粒子状物質排出量

車 種	粒子状物質排出量	
	(トン/年)	割合(%)
車種規制対象自動車 計	3,140	99.1
乗 用 系	450	14.2
貨 物 系	2,690	84.9
車種規制対象自動車以外 計	30	0.9
乗 用 系	30	0.9
貨 物 系	0	0.0
合 計	3,170	100.0

② 浮遊粒子状物質濃度

(a) 浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況の推移

対策地域における浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況については、一般環境測定局、自動車排出ガス測定局ともに、平成11年度まで上昇傾向を示しているが、平成13年度については、気象条件により2日連続して日平均値が環境基準値を超えた局が多く、一般環境測定局74局のうち29局（39%）、自動車排出ガス測定局31局のうち10局（32%）において、環境基準が達成されている。

表 3 - 1 - 7 浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況の推移

区分		平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
一般環境測定局	達成局数	25(35%)	47(64%)	73(99%)	69(93%)	29(39%)
	測定局数	72	73	74	74	74
自動車排出ガス測定局	達成局数	4(13%)	8(27%)	25(86%)	19(63%)	10(32%)
	測定局数	31	30	29	30	31

(注) カッコ内は、達成局数の割合

(b) 浮遊粒子状物質に係る汚染状況の推移

対策地域における浮遊粒子状物質濃度の日平均値の2%除外値については、一般環境測定局、自動車排出ガス測定局ともに近年低下傾向を示している。また、年平均値についても、一般環境測定局、自動車排出ガス測定局ともに低下傾向を示している。

表3-1-8 浮遊粒子状物質濃度の推移

(単位：mg/m³)

区分		平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
一般環境測定局	2%除外値	0.096	0.089	0.069	0.078	0.072
	年平均値	0.038	0.036	0.030	0.035	0.033
自動車排出ガス測定局	2%除外値	0.112	0.102	0.081	0.092	0.081
	年平均値	0.049	0.046	0.039	0.043	0.040

(注) 5年間継続測定局（一般環境測定局67局、自動車排出ガス測定局26局）の平均

2 道路・鉄道等の状況

(1) 道路

平成9年度末における府内の道路延長は、高速自動車国道132km、都市高速道路135km、一般国道724km、主要地方道1,036km、一般府道638km、市町村道15,470kmで、その合計は18,135kmである。

資料：「道路統計年報1999年版」（建設省道路局）

(2) 鉄道

平成9年度末における府内の鉄道（路面電車、モノレール及び新交通システムを含む）は、14事業者が46路線で営業し、総延長は727kmである。

資料：大阪府調べ

3 自動車の状況

(1) 自動車登録台数

① 車種別自動車登録台数

平成9年度末における対策地域内の自動車の登録台数（二輪及び被けん引車を除く。）は、350万台であり、このうち車種規制対象自動車は78万台（22.4%）である。

表3-3-1 車種別登録台数

(平成10年3月末現在)

車種	保有台数	
	(千台)	割合(%)
車種規制対象自動車 計	782	22.4
乗用系	243	7.0
貨物系	539	15.4
車種規制対象自動車以外 計	2,713	77.6
乗用系	2,255	64.5
貨物系	458	13.1
合計	3,495	100.0

資料：「市区町村別自動車保有車両数」 ((財)自動車検査登録協力会)
「市区町村別軽自動車車両数」 ((社)全国軽自動車協会連合会)

② 車両総重量別登録台数

平成9年度末において、府内のディーゼル乗用自動車、バス、小型貨物自動車、普通貨物自動車及び特殊自動車（以下「府内の車種規制対象自動車」という。）81万台を車両総重量別に分類すると1.7トン以下が12万台（15%）、1.7ト

ンを超え2.5トン以下が32万台（40%）、2.5トンを超え5トン以下が32万台（40%）、5トンを超えが5万台（5%）である。

③ 初度登録年別登録台数

平成9年度末において、府内の車種規制対象自動車81万台を初度登録年別に分類すると、昭和60年以前の車は5万台（7%）、昭和60年代から平成2年の車は14万台（17%）、平成2年以降の車は61万台（76%）である。

④ 燃料別登録台数

平成9年度末において、府内の車種規制対象自動車81万台のうちガソリン・LPG車は16万台（20%）、ディーゼル車は65万台（80%）である。

⑤ 直噴、副室別登録台数

平成9年度末において、府内の車種規制対象自動車のディーゼル車65万台のうち直噴式車23万台（35%）、副室式車42万台（65%）である。

(2) 走行量

平成9年度における対策地域内の自動車の走行量は8,820万台キロ／日であり、このうち車種規制対象自動車は3,550万台キロ／日（40.2%）である。

表 3-3-2 車種別走行量

車 種	走行量	
	(万台キロ/日)	割合(%)
車種規制対象自動車 計	3,550	40.2
乗 用 系	850	9.6
貨 物 系	2,700	30.6
車種規制対象自動車以外 計	5,270	59.8
乗 用 系	4,600	52.2
貨 物 系	670	7.6
合 計	8,820	100.0

(大阪府調べ)

(3) 平均旅行速度

平成9年度における一般道路の混雑時平均旅行速度は、大阪市内で18.8km/時、大阪市を除く府内で22.1km/時、府内平均で21.5km/時である。

資料：「平成9年度道路交通センサス」（建設省道路局）

(4) 主要地点における交通量及び大型車混入率

平成9年度において府内では、昼間12時間交通量が5万台以上の地点は、18路線、67箇所である。

また、これらの路線における大型車混入率は、5.2%から40.4%である。

資料：「平成9年度道路交通センサス」（建設省道路局）

(5)発生集中交通量

平成11年度における大阪府関連の平日の自動車交通量は687万トリップであり、このうち大阪府内々の交通量は584万トリップ(85.0%)である。

資料：「平成11年度道路交通センサス」(国土交通省道路局)

4 物流の状況

(1)自動車による貨物輸送状況

府内に使用の本拠を有する自動車の平成9年度における貨物輸送状況は、以下のとおりである。

表3-4-1 府内の業態別輸送トン数、輸送トンキロ、輸送効率

区分	営業用	自家用	合計
輸送トン数(千トン)	127,418	107,557	234,975
比率(%)	54.2	45.8	100.0
輸送トンキロ(千トンキロ)	11,145,076	2,569,485	13,714,561
比率(%)	81.3	18.7	100.0
輸送効率(%)	51.7	27.6	44.4

(注)輸送効率=(輸送トンキロ)÷(能力トンキロ)×100

能力トンキロは各車両が常に最大積載量の貨物を輸送した場合の輸送トンキロ

資料：「自動車輸送統計年報平成9年度分」(運輸省運輸政策局)

(2)輸送機関ごとの輸送状況

平成9年度において、府内を発着及び経由した貨物の輸送機関ごとの方向別流動量及び構成比は以下のとおりである。

表 3-4-2 府内における輸送機関ごとの貨物の方向別輸送状況

(単位：千トン)

輸送機関	府内→府内	府内→府外	府外→府内	全流動量
自動車	186,520	87,800	75,870	350,190
比率(%)	53.3	25.1	21.7	100.0
鉄道	20	2,010	2,030	4,060
比率(%)	0.5	49.5	50.0	100.0
船舶	2,680	22,310	47,440	72,430
比率(%)	3.7	30.8	65.5	100.0
合計	189,220	112,120	125,340	426,680
比率(%)	44.3	26.3	29.4	100.0

資料：「平成9年度貨物地域流動調査」(運輸省運輸政策局)

表 3-4-3 輸送機関別構成比

輸送機関	府内→府内	府内→府外	府外→府内	全流動量
自動車	98.6%	78.3%	60.5%	82.1%
鉄道	0.0	1.8	1.6	1.0
船舶	1.4	19.9	37.8	17.0
合計	100.0	100.0	100.0	100.0

注：四捨五入の関係で各欄の値の合計と合計欄の値が一致しないものがある。

資料：「平成9年度貨物地域流動調査」(運輸省運輸政策局)

5 人流の状況

(1) 輸送機関ごとの輸送状況

平成9年度において、府内を発着及び経由した旅客の輸送機関ごとの方向別流動量及び構成比は以下のとおりである。

表3-5-1 府内における輸送機関ごとの人員の方向別輸送状況
(単位：千人)

輸送機関	府内→府内	府内→府外	府外→府内	全流動量
自動車	2,860,870 (85.0%)	256,270 (7.6%)	249,910 (7.4%)	3,367,040 (100.0%)
うち自家用乗用車	2,152,950 (82.6%)	226,550 (8.7%)	226,550 (8.7%)	2,606,040 (100.0%)
うち乗合バス	373,030 (96.1%)	7,470 (1.9%)	7,470 (1.9%)	387,960 (100.0%)
鉄道	2,801,940 (75.9%)	442,760 (12.0%)	446,000 (12.1%)	3,690,700 (100.0%)
その他(旅客船、定期航空)	2,240 (8.3%)	12,430 (45.9%)	12,400 (45.8%)	27,070 (100.0%)
合計	5,665,050 (80.0%)	711,460 (10.0%)	708,300 (10.0%)	7,084,810 (100.0%)

注1：()内は方向別構成比を示す。

2：四捨五入の関係で各欄の値の合計と合計欄の値が一致しないものがある。

資料：「平成9年度旅客地域流動調査」(運輸省運輸政策局)

表3-5-2 輸送機関別構成比

輸送機関	府内→府内	府内→府外	府外→府内	全流動量
自動車計	50.5%	36.0%	35.3%	47.5%
うち自家用乗用車	(38.0)	(31.8)	(32.0)	(36.8)
うち乗合バス	(6.6)	(1.0)	(1.1)	(5.5)
鉄道	49.5	62.2	63.0	52.1
その他	0.0	1.7	1.7	0.4
全輸送機関	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：「平成9年度旅客地域流動調査」(運輸省運輸政策局)

6 低公害車の導入状況

平成13年度末において、低公害車は、電気自動車359台、メタノール自動車6台、天然ガス自動車2,484台、ハイブリッド自動車3,959台、計6,808台が導入されている。導入先は府130台、府以外の官公庁626台、民間6,052台である。

また、「京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会」が、一般に市販されているガソリン自動車、ディーゼル自動車及びLPG自動車の中でも、より窒素酸化物等の排出量の少ない車を「LEV-6」として指定し、その普及促進に努めてきたところ、平成13年度末までに府内で約81万台が販売されている。

表3-6-1 低公害車の導入状況

(単位：台)

車種	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
電気自動車	247	274	258	261	359
メタノール自動車	30	31	26	16	6
天然ガス自動車	492	945	1,223	1,821	2,484
ハイブリッド自動車	21	1,329	2,109	2,802	3,959
合計	790	2,579	3,616	4,900	6,808

第4章 計画達成の方途

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準を達成するため、自動車単体規制・車種規制の強化はもとより、環境負荷の大きいディーゼル車を中心とした対策を重点的に進める。

このため、低公害車導入に対する補助、低利融資、優遇税制等の支援措置、公用車への低公害車の率先導入、事業者に対する指導の徹底、物品の配送に対し環境負荷の少ない車の使用を求めるグリーン配送の推進、京阪神六府県市による広域的な取り組みなど、低公害車の大量普及を進める施策を重点的に推進する。

また、自動車交通への依存の低減を目指し、事業者に対する指導の徹底、貨物自動車と鉄道・海運の適切な役割分担の促進、公共交通機関の利便性の向上など、交通需要の調整・低減施策を推進し、自動車走行量の抑制を図るとともに、バイパス等の整備、交差点改良、新交通管理システムの整備などの交通流対策を推進し、交通流の円滑化による環境負荷の抑制を図る。

さらに、自動車使用の合理化やアイドリングストップの徹底等について、府民の理解と協力を求めるなど、普及啓発活動を推進するとともに、交通渋滞の著しい交差点等において、当該地域に即した効果的な方策を関係機関との緊密な連携のもとに検討・実施するなど、局地汚染対策を推進する。

なお、これらの施策の推進にあたっては、交通量の増加、環境への影響等について検討を行うなど、沿道環境の保全に配慮するものとする。

また、自動車以外の発生源についても、関係機関と連携をとり、窒素酸化物及び粒子状物質の排出低減対策を推進する。

1 自動車単体規制の推進

(1) ディーゼル車排出ガス新長期目標の早期実施

ディーゼル自動車排出ガス新長期目標については、平成12年11月の中央環境審議会答申において、達成時期を2年早めて平成17年末までとされ、平成14年4月の中央環境審議会答申において、平成14年から16年にかけて実施される新短期目標から窒素酸化物を40～50%、粒子状物質を75～85%削減することとされている。

国は、自動車メーカーにおける技術開発等を促進することにより、ディーゼル自動車排出ガス新長期目標の早期実施を図る。

(2)最新規制適合車への転換促進

最新規制適合車への早期転換を促進するため、最新規制適合車への買い替えに当たっては、低利融資の斡旋等の支援措置を講じるとともに、普及啓発に努める。

(3)車両の点検・整備の促進

使用過程車については、排出ガス低減装置の性能低下をきたすことのないよう、適正点検整備研修や自動車点検整備推進運動等の啓発活動を行うことにより、自動車の適切な点検・整備を促進する。

また、国、地方公共団体、関係団体等で構成する「大阪自動車公害対策推進会議」の関係機関等は、自動車排出ガス等街頭検査を実施し、使用過程車の自動車排出ガス規制基準の遵守や適正な点検整備の徹底など、ディーゼル自動車に重点を置いた指導・取締を強化する。

さらに、国及び府は「整備不良ディーゼル車府民通報制度」を運営し、著しく黒煙を排出しているディーゼル自動車について府民モニターから通報を受け、使用者に適切な整備を促すことにより、ディーゼル黒煙の低減を図る。

(4)ディーゼル微粒子除去装置（DPF等）の装着促進

国及び府は、支援措置等を講じることにより、DPF・酸化触媒の装着を促進し、ディーゼル黒煙の低減を図る。

(5) その他の自動車排出ガス低減対策等の推進

国は、ディーゼル車の燃料品質対策等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進するとともに、自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進する。

2 車種規制の実施等

(1) 車種規制の適正かつ確実な実施

国は、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準に適合しない使用過程車について、自動車検査証へ使用可能最終日等を記載し、自動車の使用者に周知・徹底することにより、車種規制の適正かつ確実な実施を図る。

(2) 排出基準適合車への早期代替

国、府及び市等は低利融資の斡旋、優遇税制等の支援措置を講じることにより、窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準の適合車（以下「排出基準適合車」という。）への早期代替を促進する。

国及び府は、法第15条第1項の規定により定められた「自動車運送事業者等の判断の基準となるべき事項」及び「自動車運送事業者等以外の事業者の判断の基準となるべき事項」（以下「事業者の判断基準^{注1}」という。）に基づき、特定事業者^{注2}に対して排出基準適合車への早期代替を指導する。

また、府等は、特定事業者以外の事業者に対し、排出基準適合車への早期代替を啓発・指導する。

さらに、国、府及び市町は、率先して公用車の排出基準適合車への早期代替に努める。

^{注1}事業者の判断基準：事業活動に伴う自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のために、事業者が取組むべき措置に関するガイドライン

^{注2}特定事業者：1の都道府県の対策地域内で自動車を30台以上使用する事業者であり、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制のための自動車使用管理計画書の提出及び毎年を取組状況に関する報告が義務付けられている。

(3) 流入車対策

対策地域外からの流入車の利用者に対し、排出基準適合車の使用について啓発・指導する。

3 低公害車の普及促進

平成22年度までに、低公害車（天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、電気自動車及びメタノール自動車）・低排出ガス車を府域に約200万台普及させることを目標として、次の施策を推進する。

(1) 低公害車の導入支援等

国、府及び市等は、補助、低利融資、利子補給及び優遇税制等の支援措置を講じるとともに情報提供に努めることにより、低公害車・低排出ガス車の導入を促進する。

また、低公害車の駐車料金割引制度を実施するなど、低公害車導入への経済的インセンティブの拡大を図る。

さらに、自動車の使用者が容易により低公害な車を選択できるよう、自動車販売業者に対して、自動車の販売に際して排ガス性能など自動車環境情報の提供を行うよう要請するとともに、その義務付けの制度化を図る。

(2) 公用車への率先導入

国等においては「国等による環境物品等の調達等の推進等に関する法律」（平成12年法律第100号）に基づき、府においては「公用車の低公害車への代替方針」等に基づき、それぞれ公用車の低公害車・低排出ガス車への切り替えを着実に進めるとともに、市町においても、公用車への低公害車の率先導入に努める。

(3) 事業者への導入指導

国及び府は、事業者の判断基準に基づき、特定事業者に対し低公害車・低排出ガス車を積極的に導入するよう指導する。

また、府等は、特定事業者以外の事業者に対し、低公害車・低排出ガス車の積極的導入を啓発・指導する。

(4) グリーン配送の推進

府及び市等は、購入する物品の配送に環境負荷の少ない車の使用を納入業者などに求める「グリーン配送」を率先して実施するとともに、「大阪自動車公害対策推進会議」などを通じて荷主等の業界団体等に対し「グリーン配送」の実施を要請するなど、その拡大を図る。

(5) 燃料供給施設の整備

国及び府等は、支援措置等を講じることにより、燃料供給施設（天然ガスエコ・ステーション等）の整備を促進する。

(6) 広域的取組みの推進

国、地方公共団体及び関係団体等で構成する「近畿低公害車導入促進協議会」における低公害車の導入促進や「京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会」における低排出ガス車（LEV-6）の指定・普及等の広域的な取組みを推進する。

(7) 技術開発の促進

国は、低公害車の普及促進のため、走行性能、経済性の向上及び排出ガスの低減に向けて技術開発を促進するとともに、現行の大型ディーゼル車に代替する次世代

低公害車の技術開発を促進し、その普及を図る。

(8) 燃料電池自動車の普及促進

エネルギー効率が高く、究極の次世代低公害車と言われる燃料電池自動車は、その実用化と普及が期待される。このため、府等は、府域における走行実験の実施や燃料供給施設の整備を関係機関に働きかけるなど、早期実用化と普及に向けた取組みを推進する。

4 交通需要の調整・低減

(1) 輸送効率の向上

「新総合物流施策大綱」（平成13年7月、閣議決定）に基づき、環境負荷を低減させる物流体系の構築を目指し、物流の効率化など総合的な物流対策を推進する。

国及び府は、事業者の判断基準に基づき、特定事業者に対し、営業用トラックの積極的活用、共同輸配送の推進、帰り荷の確保、ジャスト・イン・タイムサービスの改善、道路混雑時の輸配送の見直し、発注の計画化・標準化、高度道路交通システム（ITS）による物流の情報化の推進等による実車率、積載率の向上等の措置を積極的に取組むよう必要な指導を行う。

また、府等は、荷主等輸配送を委託する事業者も含め、特定事業者以外の事業者に対し、輸送効率の向上のための措置を講ずるよう啓発・指導する。

さらに、発注の計画化・標準化など発注方法の改善等について、事業者に対し理解と協力を促す。

表 4 - 4 - 1 輸送効率向上のための施策

事業	実施機関	事業内容
近畿地方総合物流施策推進会議	国土交通省、 経済産業省等 4 3 機関	物流効率化、情報通信技術、環境・ 循環型社会の構築等の取組の推進
都市内物流効率化の推進	国土交通省	「都市内物流効率化マニュアル」を 基にした地域特性に応じた施策の働 きかけ及び援助等
実用化に向けた I T S 運輸 管理システムの構築に関する 調査研究	国土交通省	「 I T S 運輸管理システム」の構築 に向けた実証実験の実施等
物流効率化指導指針の策定 ・指導	大阪府	モデル地域における物流効率化対策 等の実施結果をもとに、物流効率化 指導指針を作成・指導

(2) 適切な輸送機関の選択の促進

「関西モーダルシフト推進協議会」等は、貨物自動車走行量の軽減を図るため、中長距離の物流拠点間の幹線輸送を中心として、輸送力を増強するための鉄道、船舶、港湾等の整備、物流拠点への連携を強化するためのアクセス道路等の整備による鉄道・海運の積極的活用(モーダルシフト)など、滝せつな輸送機関の選択を促進する。

また、国及び府は、事業者の判断基準に基づき、特定事業者に対し貨物の大口化等を通じて鉄道及び海運の積極的な利用を図るよう、必要な指導を行う。

さらに、府等は、荷主等輸配送を委託する事業者も含め、特定事業者以外の事業者に対し、モーダルシフト推進のための措置を講ずるよう、啓発・指導する。

(3) 物流拠点の整備等

貨物自動車の走行量の軽減、特に大型自動車の都心部への流入量の軽減が図られ

るよう、トラックターミナルや港湾施設等の整備充実を推進するとともに、機能、立地条件等を考慮し周辺環境に配慮して、物流拠点の適正かつ計画的な配置を進める。

また、「中小企業流通業務効率化促進法」（平成4年法律第65号）に基づき、共同配送センターの整備等を支援する。

表4-4-2 物流拠点の整備計画

事業名	実施機関	事業内容
港湾整備 大阪港 堺泉北港 阪南港	大阪市 大阪府 大阪府	外貿・内貿ふ頭整備 外貿ふ頭整備 外貿ふ頭整備

(4) 公共交通機関の利便性の向上

旅客輸送については、自動車から鉄道、モノレール等への転換を図るため、路線の新設・改良、既設路線の輸送力増強、シームレス化等を促進する。

また、バスロケーションシステムやバス優先信号制御等を行う公共車両優先システム（PTPS）の整備等により、バスの定時性の確保及び利便性の向上を図り、バスの利用を促進する。

さらに、鉄道駅へのバスや自転車、徒歩などによるアクセス性の向上のため、主要駅周辺において交差点改良などと併せたバス優先対策や歩行者・自転車走行空間の整備、レンタサイクルの普及促進等を行う。

表 4 - 4 - 3 公共交通機関の整備計画

事業名 (事業主体)	区 間	路線延長 (k m)
大阪外環状線 (大阪外環状鉄道)	新大阪～久宝寺	20.3
地下鉄第8号線 (大阪市)	井高野～今里	11.9
北港テクノポート線 (大阪港トランスポートシステム、大阪市)	コスモスクエア ～新桜島	7.5
国際文化公園都市モノレール (大阪高速鉄道、大阪府)	阪大病院前 ～西センター	4.3
西大阪延伸線 (西大阪高速鉄道)	西九条 ～近鉄難波	3.8
中之島新線 (中之島高速鉄道)	玉江橋 ～天満橋	2.9

表 4 - 4 - 4 駅前広場の整備

事業	実施機関	事業期間	事業内容 (事業箇所数)
駅前広場の整備	市、町	平成 12 ～ 22 年度	堺市 (1) 、枚方市 (3) 、 茨木市 (1) 、河内長野市 (1) 、 高石市 (3) 、東大阪市 (2) 、 泉南市 (1) 、大阪狭山市 (1) 、 阪南市 (1) 、島本町 (1) 、 田尻町 (1)

(5) 自家用乗用車の使用自粛等

府は、国、市町の協力のもとに、マイカー通勤や業務車両の持ち帰りを抑制するため、「ノーマイカーデー」などの府民運動を一層推進する。

また、徒歩の安全性を確保し、自転車利用を促進するため、歩道・自転車道や駐輪施設を整備する。

さらに、府は、事業者の判断基準に基づき、特定事業者に対し、公共交通機関や自転車の利用、徒歩による移動をできるだけ行うよう、必要な指導を行う。

表 4-4-5 歩道・自転車道及び駐輪施設の整備

事業	実施機関	事業内容（事業箇所数）
歩道・自転車道の整備	国土交通省、大阪府 等	国道1号(2)、国道2号(2)、国道25号(2)、国道171号(3)、北河内自転車道線(1) 等
駐輪施設の整備	市、町	大阪市(8)、豊中市(2)、吹田市(1)、高槻市(2)、守口市(1)、八尾市(2)、藤井寺市(1)、東大阪市(2)、島本町(1)

(6) 交通需要マネジメント（TDM）施策の推進及び社会実験の実施等

交通渋滞の緩和を図ることを目的として国、地方公共団体及び関係団体等で構成する「大阪交通需要マネジメント推進会議」等において、新たな交通需要マネジメント（TDM）施策を検討するとともに、GPSバスロケーションシステムなど、地域課題や地域特性に応じた多様な社会実験に取り組む。

5 交通流対策

(1) 交通の分散や道路機能の分化の促進

交通の集中する地域では環状道路、バイパス等の道路網を整備し、交通の分散や道路機能の分化を促進することにより、交通流の円滑化を図る。

表 4-5-1 道路網の整備

事業	実施機関	事業内容
都市高速道路の整備	阪神高速道路公団	淀川左岸線、大和川線
バイパスの整備	国土交通省、大阪府、日本道路公団、大阪府道路公社 等	国道1号（第二京阪道路）、国道165号・166号（南阪奈道路）、国道423号（箕面道路）、府道大阪高槻京都線、（都）大阪岸和田南海線 等
橋梁の整備	大阪市 等	千歳橋（仮称） 等

（注）（都）は都市計画道路の略

（2）交通渋滞の解消（ボトルネック対策）

交通渋滞の発生しやすい交差点における立体交差化や右左折専用レーンの設置等の交差点改良(即効性のある渋滞対策である「するっと交差点対策」等の推進など)、道路と鉄道の立体交差化などのボトルネック対策を推進することにより、交通渋滞の解消を図る。

表 4-5-2 主な交差点改良等

事業	実施機関	事業内容
道路と道路の立体交差化	大阪府 等	府道大阪中央環状線 等
右左折車線	国土交通省、大阪府 等	国道2号（歌島橋交差点）、国道171号（今城町交差点）、府道堺大和高田線（土師の里交差点）、府道大阪和泉泉南線（山出交差点） 等
道路と鉄道の立体交差化	国土交通省、大阪府、大阪市 等	連続立体交差化事業 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間延長 計22km ・除却踏切数 68箇所 近鉄奈良線（東大阪市） 南海本線・高師浜線（高石市） 南海本線（泉大津市、泉佐野市） JR阪和線（大阪市） 大阪外環状線（大阪市、東大阪市）

(3) 駐車対策の推進

平成17年を目途に計46,000台分の駐車スペースを確保することを目標とする「大阪府駐車場整備マスタープラン」等に基づき計画的な駐車場整備を推進するとともに、駐車場の案内・誘導システムの整備を進める。

違法駐車の実態に応じた重点路線・地域において、集中的・継続的な違法駐車取締りを行う「クリアウェイ活動」を推進するなど、総合的・効果的な違法駐車対策を進める。

「めいわく駐車追放府民運動月間」（6月）におけるキャンペーン活動を実施し、府民の意識の高揚を図る。

国及び府は、事業者に対し、路上駐車自粛、荷さばき場の確保など必要な指導を行う。

(4) 新交通管理システム（UTMS）の整備

交通流の円滑化を図るため、刻々と変化する交通流に対する信号制御の最適化等を行う高度交通管制システム（ITCS）を中核に、交通情報の正確でリアルタイムな提供等を行う交通情報提供システム（AMIS）などの整備拡充を推進する。

また、自動車排出ガス等交通公害の低減を図るための信号制御や情報提供を行う交通公害低減システム（EPMS）について検討する。

(5) 高度道路交通システム（ITS）の推進

料金所周辺の渋滞緩和のため、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の整備を推進する。

また、ETC車載器及びVICS（道路交通情報通信システム）車載機の率先導入や普及・広報等に努める。

(6)交通規制等の実施

交通の状況等に応じた効果的な交通規制・管制を実施する。

6 普及啓発活動

国、府及び市町等は、普及啓発活動や環境教育を通じて、自動車使用の合理化、環境に配慮した自動車使用（エコ・ドライブ）、低公害車の導入等について、府民の理解と協力を求める。

(1)普及啓発・環境教育

「低公害車フェア」、「大気汚染防止推進月間」、「OSAKA「渋滞解消大作戦！」推進キャンペーン月間」などの各種イベント等を実施する。

パンフレット等の各種啓発資材、広報・機関誌やインターネットの活用等による情報提供や啓発活動を実施する。

国及び府は、事業者に対して、事業者の判断基準についての周知徹底等を行う。

学校及び家庭・職場などの地域社会において、環境に配慮した自動車使用等に関する環境教育・環境学習を推進する。

(2)「大阪自動車公害対策推進会議」における活動推進

「大阪自動車公害対策推進会議」における啓発活動や事業者等への協力要請活動を推進する。

また、自動車走行量の削減・低公害車の導入など、事業者の自主的な取組みを促進するための「自動車公害をなくすための事業者行動指針」（平成14年度策定）の充実・普及を進める。

(3)アイドリング・ストップの推進

「大阪府生活環境の保全等に関する条例」等に基づき、停車中の自動車がエンジンをかけ続けるアイドリングの停止（アイドリング・ストップ）の推進に努める。

7 局地汚染対策

できる限り早期に環境基準の達成を図り、局地汚染地域を解消するため、交通渋滞の著しい交差点等において、交通量、道路周辺状況など当該地域の実情に応じ、道路構造の改良等を進めるとともに、当該交差点等に即した効果的な方策を関係機関が連携して検討・実施するなど、局地汚染対策を推進する。

第5章 その他の重要事項

1 総量削減計画の進行管理

本計画に基づいて窒素酸化物及び粒子状物質の総量削減のための施策を適切に推進するとともに、必要に応じて施策のあり方を見直す必要があることから、「大阪府自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画策定協議会」の関係機関は計画策定後も密接に連携を図り、施策の進捗状況の的確かつ継続的な把握と評価に努め、本計画の進行管理を着実に実施する。

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及び粒子状物質総量削減計画進行管理検討委員会」は、本計画の進捗状況の点検・評価を行うとともに、新たな対策に関する事項について検討する。

これらの点検・評価等の進行管理の結果については、できるだけわかりやすく公表する。

中間年度の平成17年度には、削減目標量の達成状況を勘案し、必要に応じて、その後の施策のあり方を見直す。

2 府民・事業者・民間団体との連携

自動車排出ガスの問題は、ライフスタイルそのものに関わる重要課題であることから、行政がその対策に努めるのはもちろんのこと、各主体が「汚染者負担の原則」を基本として環境に配慮し、連携・協働して取組みを進める必要がある。

このため、情報の発信・交流・共有化を進めるとともに、府民モニターの参画による「整備不良ディーゼル車府民通報制度」の実施や、「大阪自動車公害対策推進会議」の活用など、府民・事業者や民間団体の参画や協働による一層の取組みを進める。

3 地方公共団体間の連携

自動車排出窒素酸化物等による大気汚染は広域的な問題であることから、低公害車の普及促進や対策地域外からの流入車対策等について、近隣府県との十分な連携を確保し、相互に調整を図るものとする。

4 調査研究

自動車排出窒素酸化物等による大気汚染状況の的確な監視・測定を行うとともに、健康影響との関連が懸念されつつある粒径が $2.5\mu\text{m}$ 以下の微小粒子状物質（PM_{2.5}）については、府は国と協力して測定手法の確立に向けた測定データの収集等に努める。

また、既に導入されている自動車税のグリーン税制、助成制度の拡充、駐車場利用料金割引制度等に加え、高速道路におけるETCを活用した多様な料金施策など、経済的手法を取り入れた施策について検討する。

さらに、自動車環境情報の提供義務付けなどについて、条例による制度化を検討する。

府等は、固定発生源等を含めた排出総量の推移及び総量削減計画の進捗状況を見極めた上で、仕組みづくりや規制強化も含め、自動車排出窒素酸化物等の総量の新たな削減方策についても、関係機関と密接に連携を図りつつ検討する。

5 地球温暖化対策等への留意

本計画に掲げた低公害車の普及、交通需要の調整・低減などは、地球温暖化の抑制、ヒートアイランド（都市の高温化）の緩和及び道路交通騒音の軽減にも寄与するものであり、施策の実施に当たっては、これらの環境改善効果を高めるよう留意する。