

第2節 自動車交通環境対策

1. 自動車交通環境の現況

自動車は産業活動や市民生活に不可欠な交通手段です。しかし、自動車交通の集中する大阪のような大都市域においては、自動車による大気汚染や騒音・振動などの公害問題が生じ、長年にわたってその解決に向けて種々の対策が進められてきました。

大気汚染に関しては、法による規制に加えて本市の自動車公害防止計画による施策を進めてきた結果、大阪市域における二酸化窒素や浮遊粒子状物質による大気汚染については大幅に改善されてきています。

しかし、一部の交差点等では未だ環境基準に不適合であり、今後は、局地的な対策を実施していく必要があります。また、自動車騒音についても、幹線道路沿道地域の9割近くが騒音の環境基準を達成しているものの、なお達成率の低い区間が残されており、こうした沿道地域における騒音対策に取り組んでいく必要があります。

さらに、平成17年2月に京都議定書が発効し、大阪市域における二酸化炭素排出量の約15%を占める自動車等運輸部門に対してその削減に向けた取組みが求められています。

(1) 自動車交通

自動車保有台数の現況

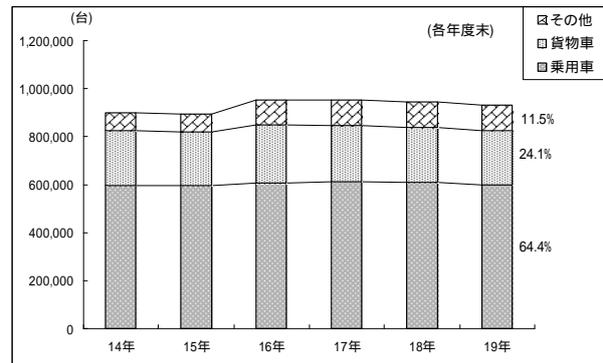
大阪市域における自動車保有台数は、平成20年3月末では約93万台、府域(市域を含む)においては同月末で約377万台となっています。車種別では、図1-2-1に示すとおり、乗用車が総台数の約64%を占めており、貨物車は約24%です。経年的にみると、乗用車は横ばい傾向にありますが、貨物車は減少傾向にあります。

また、貨物車の車齢別構成比率の推移を見ると、平成15年度以降は車齢6年以上の構成比率が低下しています。車両総重量別の保有台数の推移を見ると、総保有台数は減少していますが、車両総重量20トンを超える車の割合は増加の傾向を示しています。(資料1-2-1・2 P資20)

交通状況

市内における自動車の総走行量は、図1-2-2に示すとおり、平成2年度以降ほぼ横ばい状態となっています。

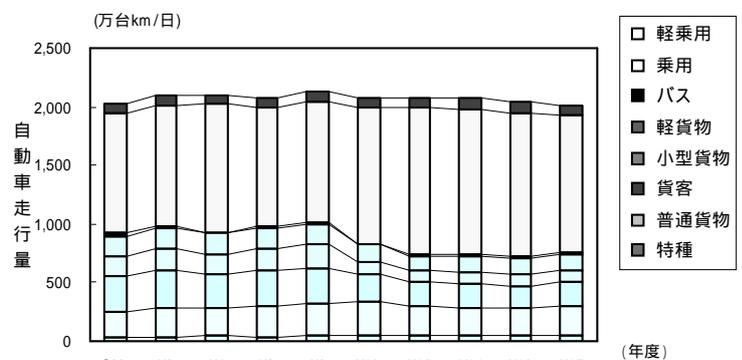
図1-2-1 大阪市域における車種別保有台数の推移



(注) (近畿運輸局調べ)

その他は、普通特種用途車、小型特種用途車、大型特殊車、小型二輪車、軽二輪車、乗合車

図1-2-2 大阪市内の車種別自動車走行量の推移



「大阪市主要街路自動車交通量調査(計画調整局調べ)」と「全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)」の結果に基づき、環境局が算出したものです。

また、阪神高速道路における平成18年度の日平均交通量は約60万台であり、平成14年度以降は横ばい傾向にあります。(資料1-2-3 P資20)

交通渋滞状況については近年改善されつつあり、平成18年の市内115か所における1日平均渋滞時間は合計49時間であり、過去5年間の平均と比べ25時間減少しています。1か所あたりに換算すると、1日平均渋滞時間は約26分となり、過去5年間の平均と比べ約13分減少しています。

(資料1-2-3 P資20)

道路の現況

大阪市内の道路は、路線数11,852、延長3,842キロメートル、面積36.9平方キロメートルとなっています(平成19年4月1日現在、高速道路・国道指定区間を除く)。これらの道路は、一般国道、府道、市道の3種類に分かれています。

なお、市内の高速道路は、阪神高速道路が11路線、85キロメートル、近畿自動車道が1路線、4.5キロメートルとなっています。

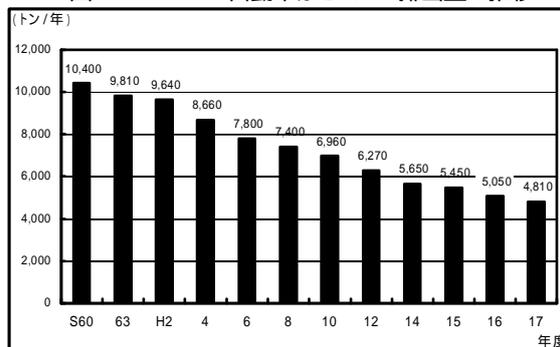
(2) 大気環境

自動車排出ガス測定局での平成19年度の二酸化窒素濃度の年平均値は、0.032ppmで、11局中9局で環境基準に適合しています。また、浮遊粒子状物質濃度の年平均値は0.032mg/m³で、9局中8局で環境基準に適合しています。

(3) 自動車からのNO_x(窒素酸化物)排出量

本市域の自動車からのNO_x排出量は図1-2-3に示すように削減されてきており、平成17年度は4,810トン/年となっており、大阪市自動車公害防止計画の平成17年度までの目標排出量であった5,000トン/年は達成しました。

図1-2-3 自動車からのNO_x排出量の推移



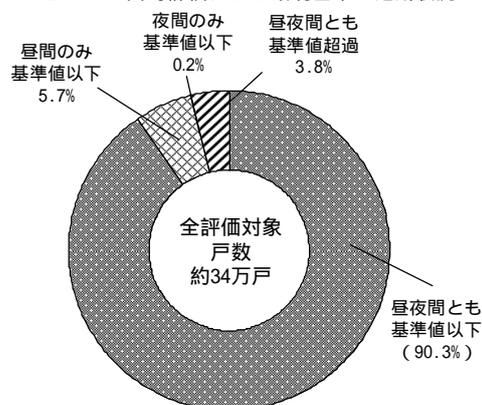
(4) 騒音・振動

自動車騒音の状況

自動車騒音常時監視では、幹線道路沿道(道路に面する地域)における環境基準の達成状況を、沿道に立地するすべての住居等の騒音レベルを推計し、環境基準値を超過する戸数及び割合によって評価します。

本市における平成19年度自動車騒音常時監視結果は、図1-2-4に示すとおり、対象戸数約34万戸のうち、昼夜間とも環境基準を達成した割合は90.3%、昼のみ達成は5.7%、夜のみ達成は0.2%、昼夜とも基準値超過は3.8%でした。

図1-2-4 面的評価による環境基準の達成状況



また、平成19年度は道路に面する地域45地点において騒音・振動測定を実施しました。

(資料1-2-4・5 P資21)

道路交通振動の状況

振動レベルは、昼間で31～53デシベルの範囲にあり、平均値は43デシベルとなっています。また、夜間は30以下～53デシベルの範囲にあり、平均値は38デシベルで、昼間と比較して平均5デシベル低くなっています。

苦情

平成19年度における自動車騒音・道路交通振動苦情件数は21件(内訳は、騒音11件、騒音・振動1件、振動9件)でした。(資料1-2-6 P資23)

(5) 自動車に係る地球温暖化対策

本市が「大阪市地球温暖化対策地域推進計画」で設定した平成22年度(2010年度)の目標排出量は2,125万トン CO₂であり、平成2年度の温室効果ガス排出量を基準として、7%削減するものです。

大阪府域における運輸部門の二酸化炭素排出量は、平成15年度時点で312万トン CO₂となっており、各種対策を実施した場合の平成22年度の予測排出量である327万トン CO₂を下回っています。

2. 自動車交通環境対策

自動車交通環境対策としては、自動車単体の排出ガスや騒音に係る許容限度が大気汚染防止法等により定められており、逐次、それらの規制強化が図られています。また、自動車交通が集中する大都市圏では「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」(自動車NOx・PM法)に基づく車種規制が適用されています。

本市では平成元年2月に「大阪市自動車公害防止計画」を策定し、以来、自動車排出ガス対策、自動車騒音振動対策を推進してきました。現在、平成19年2月に策定した「大阪市自動車交通環境計画」に基づき、自動車排出ガス対策、自動車騒音振動対策、自動車に係る地球温暖化対策を推進しています。

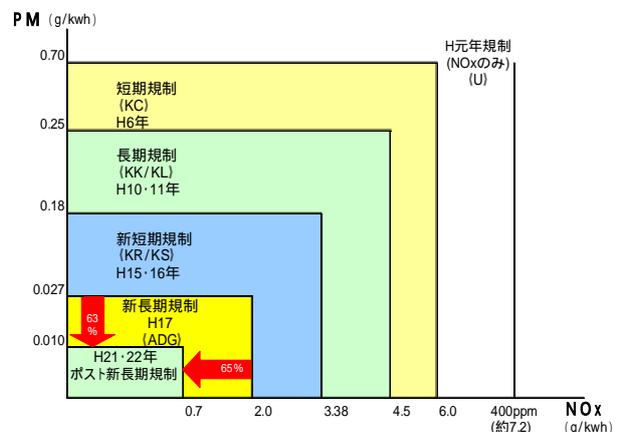
(1) 国の取組み

自動車排出ガス対策

ア. 自動車単体規制

大気汚染防止法では、一酸化炭素*、炭化水素*、鉛化合物、窒素酸化物および粒子状物質*(ディーゼル黒煙)の5物質が「自動車排出ガス」として定められています。鉛化合物については、昭和49年よりガソリンの無鉛化が実施され問題が解決に向かいましたが、残る4物質については、中央環境審議会において規制の目標値が順次示され、新車に対する規制が強化されています。(資料1-2-7 P資23)

図1-2-5 自動車排出ガス規制強化の状況
(総重量3.5t超のディーゼル自動車)



窒素酸化物および粒子状物質については、平成17年10月に新長期規制が開始され、特に、車両総重量3.5トンを超えるディーゼル重量車については、新短期規制（平成15～16年）と比較して窒素酸化物で41%の削減、粒子状物質で85%の削減が図られています。平成21～22年にはポスト新長期規制が開始される予定で、特に、車両総重量3.5トンを超えるディーゼル重量車については、新長期規制と比較して窒素酸化物で65%の削減、粒子状物質で63%の削減が図られることとなります。（資料1-2-8～10 P資24～30）

また、これまで未規制であったディーゼル特殊自動車の排出ガスについても、平成15年から規制が開始されました。二輪車については平成10・11年に規制を開始していますが、平成16年6月に基準が改定され、更なる規制の強化が平成18・19年から実施されています。

（資料1-2-11・12 P資31）

使用過程車に対しても、一酸化炭素、炭化水素およびディーゼル黒煙について規制が実施されており、順次規制の強化が図られています。（資料1-2-9 P資28）

また、自動車用燃料の性状および燃料に含まれる物質（鉛、硫黄等）の量に関しては、平成8年から大気汚染防止法により規制が開始されています。近年では、ガソリン中のベンゼン含有率について、平成12年1月から、従来の5%以下から1%以下に規制強化されています。また、軽油中の硫黄分については、順次規制の強化が図られ、平成20年1月には10ppmにまで許容限度が強化されています。なお、中央環境審議会の「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第七次答申)」(平成15年7月)を受け、ガソリンおよび軽油の燃料品質規制項目が新たに追加されました。（資料1-2-13・14 P資31）

イ. 自動車NO_x・PM法に基づく取組み

大都市地域を中心とする窒素酸化物による大気汚染に対処するため、大気汚染防止法に基づく自動車排出ガス規制に加え、平成13年6月に「自動車NO_x法」が改正され、「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」（「自動車NO_x・PM法」）が成立しました。この法律に基づき、特定地域（首都圏・中京圏・阪神圏）において、自動車排出ガスに関して特別の排出基準（特定自動車排出基準）を定め、この基準に適合しない自動車には自動車検査証を交付しない車種規制などが実施されています。また、30台以上の自動車を使用する事業者に対して、窒素酸化物等の排出抑制のための計画・報告等が義務付けられています。（資料1-2-16 P資33）

平成15年7月には、国は大阪府をはじめ6府県が策定した「自動車NO_x・PM 総量削減計画」を了承しました。

自動車騒音振動対策

ア. 自動車単体規制

自動車本体から発生する騒音の許容限度については、昭和46年から順次、規制の強化がなされてきています。しかし、騒音問題は自動車交通量の増加等によって、幹線道路沿道地域を中心に依然として厳しい状況にあります。そのため、平成4年11月の中央公害対策審議会中間答申及び、平成7年2月の中央環境審議会答申「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（自動車単体対策関係）」を受けて、以降4度にわたる告示（平成8年12月、平成9年12月、平成10年12月、

平成12年2月)により答申で示された全車種について規制強化が図られました。(資料1-2-15 P資32)また、環境庁(現環境省)は、平成10年5月に「タイヤ単体騒音実態調査検討会」を設置し、タイヤ単体規制等の有効性と実施の可能性等について検討し、平成12年10月に中間報告がとりまとめられ、今後、引き続き同検討会で調査を継続する方針です。

イ. 騒音・振動関係法令に基づく取組み

自動車騒音については、環境基本法第16条の規定に基づき定められた環境基準の達成を目標として各種の対策が講じられています。

騒音規制法では、自動車騒音が環境省令で定める限度(要請限度)を超えて道路周辺の環境を著しく損なっている場合には、市長が都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置(交通規制等)をとるべきことを要請し、また、道路管理者や関係行政機関の長に対し道路構造改善等の意見を述べる事ができると定められています。

これらに加え、昭和55年には、道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道において、道路交通騒音による障害を防止するとともに、適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的として、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(沿道法)が公布されました。さらに、平成8年5月には、道路交通騒音の低減及びまちづくりと一体となったより良い沿道環境の整備を図るための総合的な対策を推進することを目的として、沿道法の改正が行われました。

また、振動規制法では、道路交通振動が、環境省令で定める限度(要請限度)をこえて道路周辺の環境を著しく損なっている場合には、市長が都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置(交通規制等)をとるべきことを要請し、また、道路管理者に対し道路補修等の措置をとるべきことを要請できると定められています。(資料1-2-18・19 P資36)

自動車に係る地球温暖化対策

・自動車の省エネルギー化

自動車からの二酸化炭素の排出量は、運輸部門全体の約9割を占めており、地球温暖化対策としてその排出量を削減するため、燃費のよい自動車の開発・普及を促進するなど省エネルギー化をより一層進めていく必要があります。

国土交通省では、平成11年3月に「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく関係政省令の改正とともに、自動車の燃費基準の強化を図り、ガソリン車については平成22年、車両総重量2.5トン以下のディーゼル車については、平成17年を目標年度とする自動車の燃費基準値等を告示しました。また、車両総重量3.5トン以上のトラック等については、平成18年4月に平成27年度を目標とする燃費基準を告示しました。(資料1-2-17 P資34、35)

(2) 大阪府の取組み

・大阪府生活環境の保全等に関する条例による取組み

大阪府は二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準のより早期かつ確実な達成を図ることを目的に、独自に、府域の「自動車NOx・PM法」対策地域内に流入してくる同法の車種規制不適合車対策として、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」の改正を平成19年10月に行いました。

改正された府条例では、府域のうち「自動車NOx・PM法」の対策地域内を発地又は着地としてトラッ

クやバスを運行する者は「自動車 NOx・PM 法」の車種規制適合車等を使用しなければならないことや、その自動車には適合車等標章（ステッカー）を表示しなければならないこと、府内の貨物・旅客自動車運送事業者のうち一定規模以上の者は、毎年度講じた措置等を府知事へ報告しなければならないこと、府内の荷主は運送事業者や物品納入業者等に対して適合車等を使用することを求めなければならないこと、などが定められています。

（３）大阪市の取組み

自動車排出ガス対策

法による規制に加え、本市が進めてきた自動車公害防止計画による施策により、大阪市における二酸化窒素や浮遊粒子状物質等の大気汚染の状況はかなりの改善をみえています。ただし、一部の交差点等では二酸化窒素や浮遊粒子状物質の環境基準に適合していない状況です。

そのため、本市は関係機関と連携しながら、「大阪市自動車交通環境計画」に基づき、自動車排出ガス対策として局地的施策および広域的施策を推進しています。

ア． 局地的施策

従来より、淀川北岸線アンダーパスの拡幅工事（十三）、阪急京都線千里線連続立体交差化（京都線：南方～上新庄、千里線：淀川～吹田）など、道路交通のボトルネックとなっている交差点や踏切などについて、交差点改良や立体交差化により、交通流の円滑化を図っています。

平成 19 年 9 月から 11 月にかけて、大阪八尾線・大阪環状線（今里交差点）において右折レーンを延長する工事を実施しました。

また、交通渋滞等の原因となっている路上駐車に対し、めいわく駐車防止について市民意識の向上を図るため、平成 6 年に施行した「大阪市迷惑駐車防止に関する条例」に基づき、啓発などを実施しています。

今後も「大阪市自動車交通環境計画」に基づき、関係機関と連携しながら、交差点改良や路上駐車対策による交通渋滞の解消等の交通流対策や道路構造・沿道対策等の局地的施策を推進していきます。

イ． 広域的施策

（ア） エコカーの普及促進

従来より、低公害車・低排出ガス車の大量普及のために低公害車導入助成・融資制度による普及促進、低公害貨物自動車リース事業、天然ガス・エコステーション等の燃料供給施設の整備、低排出ガス車（LEV-7）指定制度、グリーン配送の推進、燃料電池自動車普及事業を進めてきました。

「大阪市自動車交通環境計画」では、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、LP ガス貨物車のいわゆる低公害車に加えて、低排出ガスかつ低燃費車をエコカーと定義し、大阪市公用車エコカー導入指針に沿って、本市公用車に率先して導入するとともに、広くその普及促進を図っています。

・ 公用車への低公害車等の導入状況

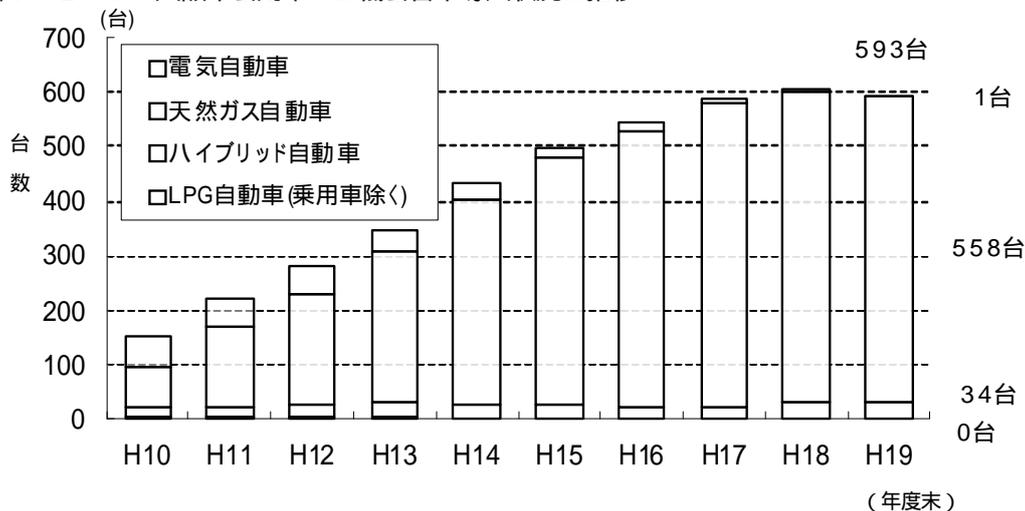
低公害車の普及を促進するため、率先して本市公用車への低公害車の導入を図りました。

本市では原則として公用車全車をエコカーとすることを目標として、導入を推進しています。平成 19 年度末現在では、全公用車 3,702 台のうち 593 台が低公害車で、天然ガス自動車では、ごみ収集車で 251 台、市バス 144 台となっています。（資料 1 - 2 - 20 P 資 37）

これまでの導入状況の推移については図1 - 2 - 6のとおりです。なお、本市公用車への低排出ガス車導入台数は平成19年度末で、2,411台となっています。

また、その他の公害防止の取組みとして、停留所での乗降時や信号待ちのときにエンジンを自動停止し、アイドリング時の排出ガスを低減する、アイドリングストップバスを市バスへ導入していますが、平成19年度末現在では465台（ハイブリッドバス17台を含む）導入しています。

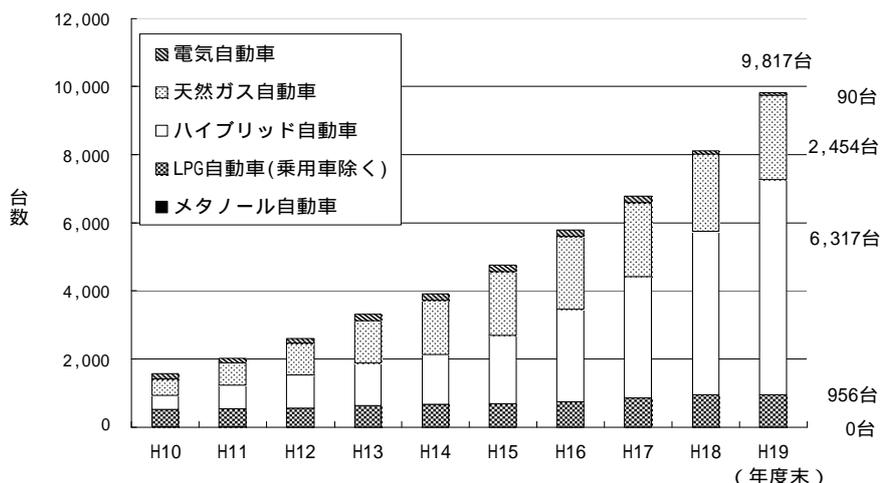
図1 - 2 - 6 大阪市公用車への低公害車導入状況の推移



・大阪市域における低公害車等の普及状況

平成19年度の市域における低公害車は図1 - 2 - 7に示すとおり9,817台で、18年度に比べ約1.2倍に増加しており、内訳としては天然ガス自動車とハイブリッド自動車で約9割を占めています。また、平成19年度末の市域における低排出ガス車の普及台数は約71万台で、自動車保有台数の約76%を占めています。

図1-2-7 大阪市域における低公害車の普及状況



(注) 電気フォークリフト等の特殊車両は除く。

・低公害車等導入助成・融資制度による普及促進

本市においては、平成元年度から平成18年度まで、市内の事業者を対象に、低公害車や最新規制適合車を導入した場合、その導入資金の一部を助成する「低公害車等普及助成制度」を実施しました。

この間の実績としては低公害車購入助成 774 台、最新規制適合車への代替助成 642 台です。

さらに、中小企業を対象に低公害車の購入に対する融資制度も実施してきました。(表 1 - 2 - 1)

表 1 - 2 - 1 低公害車融資実績

年 度		10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
融 資	最新規制適合車等	1	2	1	0	0	0	0	2	1	0

(単位:台)

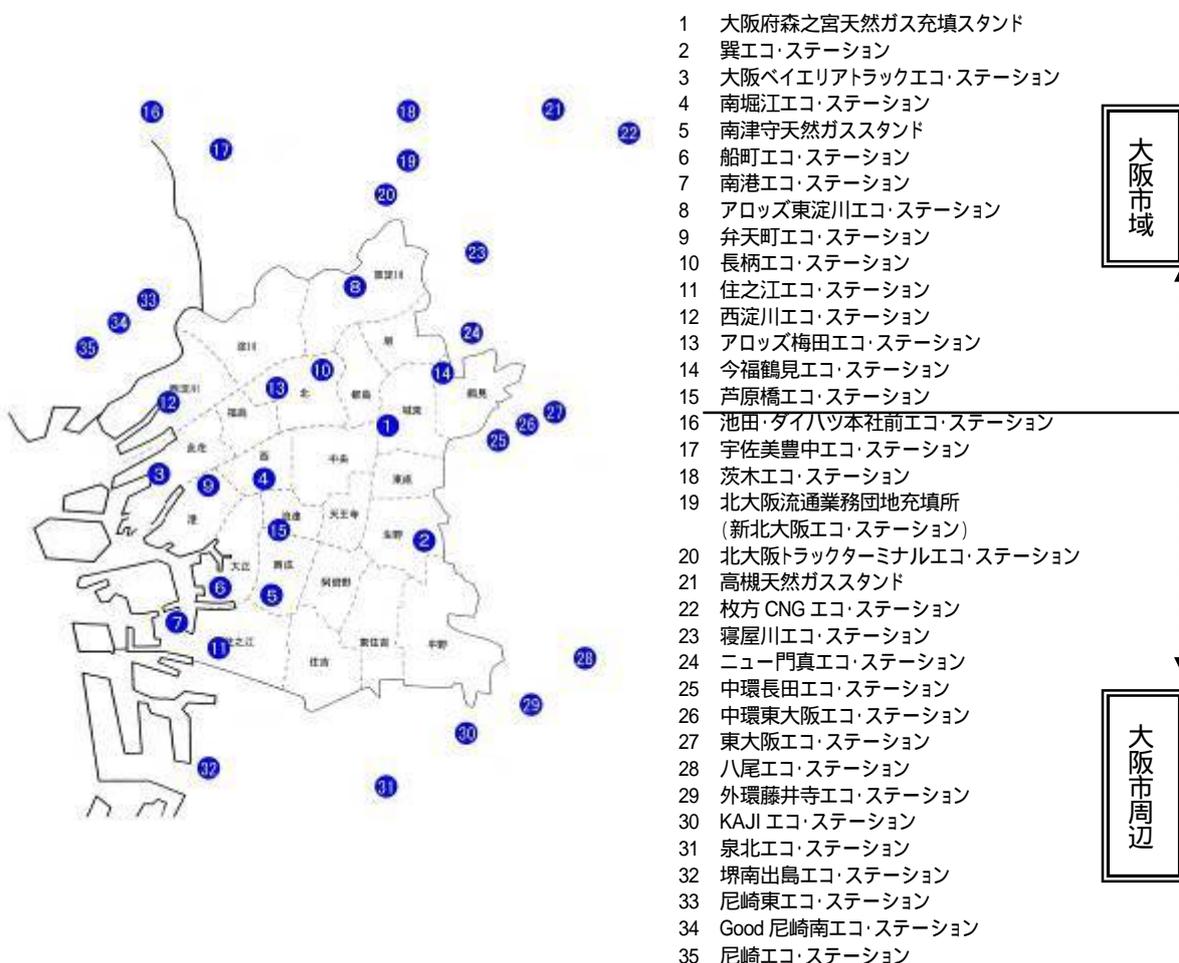
・低公害貨物自動車リース事業

本市では、平成15年度から、低公害車の更なる普及を促進するため、中小事業者等を対象に、大きな初期投資を行わずに無理なく低公害貨物自動車を導入できるよう、天然ガス自動車またはハイブリッド自動車を従来のディーゼル車と同等の価格で利用できる「低公害貨物自動車リース事業」を実施しています。大量生産による車両価格の低減を誘導するなど、普及の障害となる問題の解消をめざしたもので、151台が普及しました。

・天然ガス・エコステーション等の燃料供給施設の整備状況

市域における低公害車の燃料供給施設の整備については、本市においては、平成11年に「大阪市域の天然ガススタンド整備のあり方について」として、その整備計画を取りまとめました。これに基づき、平成13年度から「天然ガス・エコステーション整備助成事業」として、天然ガススタンド建設の助成(実績8か所)を行い、平成20年3月末現在、市域に15か所設置されています。(整備状況は図1-2-8のとおり)

図 1 - 2 - 8 大阪市および周辺市の天然ガス・エコステーション整備状況(平成20年3月末現在)



・低排出ガス車（LEV-7）指定制度

京阪神の7府県市（京都府・大阪府・兵庫県・京都市・大阪市・堺市・神戸市）で構成する「京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会」では、自動車排出ガスによる京阪神地域の大气汚染を改善するため、広域的な対策の一つとして、一般に市販されている自動車の中でもより窒素酸化物等の排出量が少ない自動車を「LEV-7（レブセブン）」として指定し、その普及促進を図る「LEV-7指定制度」を実施しており、平成20年4月1日現在、合計2,231型式の自動車を指定しています。

・グリーン配送の推進

「グリーン配送」とは、物品の輸配送に低公害車や低排出ガス車などの環境負荷の少ない自動車(グリーン配送適合車)を使用することをいいます。本市の全庁舎・事業所では、平成15年4月より、本市に物品を納入する事業者へ「グリーン配送」の義務付けを開始し、「大阪市グリーン配送適合車届出書」を提出した事業者へ「大阪市グリーン配送適合車届出済証」およびステッカーを交付しています。これにより、低公害車等の環境負荷が少ない自動車への転換促進を図っています。

<大阪市グリーン配送適合車ステッカー>



また、平成16年4月から、「大阪自動車環境対策推進会議」の活動として民間事業者に対しても、発注者、荷主の立場からグリーン配送を実施してもらう等のグリーン配送運動の拡大を図っています。

・御堂筋エコロード推進事業の推進

平成19年度から、御堂筋沿道の企業及び運送事業者等と連携して、エコドライブの実践、エコカーの使用、グリーン配送の推進、公共交通機関等の利用推進等を進めています。(平成20年7月現在の事業者会員数は80社)

また、エコドライブの実践推進のためにエコドライブ教習を実施しています。(平成19年度6回実施)

・燃料電池自動車普及事業

本市は、府等の関係機関や民間事業者で構成する「おおさかFCV推進会議」に参加して燃料電池自動車の普及促進に努めています。また、当推進会議が国のプロジェクトを誘致して、大阪地区では平成18年度から燃料電池を使用した車椅子等小型移動体の実証実験が開始されています。

<燃料電池自動車>



・エコカーフェア

大阪市域におけるエコカーの普及を促進するため、昭和63年から、市民・事業者などを対象にした低公害車フェア(平成18年度からエコカーフェア)を開催し、天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等のエコカーの展示、試乗会等を実施しました。平成16年度からは、大阪府・大阪市が協調して実

行委員会方式で開催しました。

開催日 平成19年11月30日～12月3日
場 所 インテックス大阪
主 催 低公害車フェア in おおさか実行委員会、
独立行政法人環境再生保全機構
内 容 展示コーナー、低公害車等展示（8台）
来場者 約37万人



(イ) 交通量・交通流対策等

- ・公共交通機関等の利用促進

鉄道、バス等公共交通機関の利便性の向上を図り、利用を促進するとともに、通勤・通学時や業務時の移動において、不要不急の自動車使用の抑制を促すとともに、毎月20日のノーマイカーデーを積極的に推進しています。

- ・エコドライブの推進

駐車時のアイドリングストップ、交通状況に応じた安全な定速走行等、環境にやさしいエコドライブを推進しています。

自動車騒音対策

大阪市における自動車騒音の状況は、幹線道路沿道地域の約9割が環境基準を達成しているものの、なお達成率の低い区間が残されています。こうした沿道地域における改善を図るため、本市は関係機関と連携しながら、「大阪市自動車交通環境計画」に基づき、種々の自動車騒音対策を推進しています。

ア. 道路構造対策

道路管理者との連携のもとに、次の施策を進めています。

- ・低騒音舗装の敷設

騒音の深刻な幹線道路等において低騒音舗装を敷設しており、夜間環境基準を超える住居等が連たん（概ね100戸/km以上）している低騒音舗装未敷設区間のうち、次の優先順位に従い、対策効果を見極めながら、敷設を進めていきます。（資料1-2-21 P資38）

夜間騒音が73デシベルを超える住居等を有する区間

道路に近接する住居が存在し、道路端において夜間騒音70デシベルを超過する区間

夜間環境基準の達成率の低い（達成率80%以下）区間

- ・遮音壁の設置

沿道住居の状況（戸数、高層階の状況）等に応じて、対策が有効な箇所に遮音壁の設置を進めており、高架道路で住居が連たんしている地域等では、設置をほぼ完了しています。（資料1-2-22 P資38）

イ. 沿道対策

- ・環境施設帯・緑地の整備

沿道地域における環境汚染を改善するため、関係機関と連携して環境施設帯や緑地の整備を進めています。なお、大阪市内阪神高速道路沿道については、平成19年度末までに、総延長5,758mの環境施設帯の都市計画決定が行われ、順次事業化が図られています。

・住居の防音化

一定規模の共同住宅の建設時には、大規模建築物の建設計画の事前協議制度に基づき居室内における騒音の目標値を達成するよう防音措置等を指導するとともに、阪神高速道路沿道における民家防音工事助成を引き続き実施するよう働きかけています。（資料1-2-23 P資38）

自動車に係る地球温暖化対策

・エコカーの普及促進

電気自動車や天然ガス自動車、ハイブリッド自動車等に加えて、低排出ガスかつ低燃費車を「エコカー」と定義し、その普及のために大阪市公用車エコカー導入指針に沿って、本市公用車に率先して導入しています。

・公共交通機関等の利用

鉄道、バス等公共交通機関の利用を促進するために、毎月20日の「ノーマイカーデー」を積極的に推進しています。

・環境にやさしい自動車利用の推進

駐車時のアイドリングストップ、交通状況に応じた安全な定速走行等、環境にやさしいエコドライブの市民・事業者への普及を推進しています。また、エコカーを用いて物品を配送するグリーン配送を「大阪自動車環境対策推進会議」等の活動を通して促進しています。

《エコドライブ10のすすめ》

- ・ふんわりアクセル『eスタート』
- ・加減速の少ない運転
- ・早めのアクセルオフ
- ・エアコンの使用を控えめに
- ・アイドリングストップ
- ・暖気運転は適切に
- ・道路交通情報の活用
- ・タイヤの空気圧をこまめにチェック
- ・不要な荷物は積まずに走行
- ・駐車場所に注意

資料：エコドライブ普及連絡会(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)

モーダルシフトの推進

本市では全国の自治体ではじめての取組みとして、平成17年度から平成19年度まで、モーダルシフト事業者を支援するための「大阪市モーダルシフト補助制度」を実施しました。

ア.大阪市モーダルシフト補助制度の概要

(ア) 「内航船等を活用したモーダルシフトシステムの構築に対する補助事業」

モーダルシフトの推進を行う事業に対し、その物流システムの構築に必要な施設整備費などの1/3を補助します。（上限：1,000万円/件、下限：50万円/件）

(イ) 「内航フィーダー*コンテナ輸送に対するインセンティブ補助事業」

内航フィーダーコンテナに対し、新規のフィーダー輸送によって増加する輸送コストの一部を補助します。(コンテナ20フィート換算で1個当り1,000円、上限:500万円/件)

イ.事業の実施状況 (資1-2-24 P資39)

平成19年度は「内航船等を活用したモーダルシフトシステムの構築に対する補助事業」で3件の事業が実施され、CO₂削減効果として約800t-CO₂/年が見込まれています。

また、貨物量では、約15,000トン/年の新たな輸送が大阪港経由で行われることが見込まれます。(「内航フィーダコンテナ輸送に対するインセンティブ補助事業」は未実施)

ウ.今後の取組み

本補助制度を開始した平成17年度当初と比べて、環境問題に対する関心がより高まり、モーダルシフトに対する考えが企業に浸透したこと、また、本補助制度の導入以降、他の自治体においても同様の支援制度が取り入れられるなど、本市として一定の役割を果たしたことから、当初の予定どおり平成19年度で終了します。

他機関と連携した活動

ア.大阪自動車環境対策推進会議

「大阪自動車環境対策推進会議」は、昭和43年に一酸化炭素汚染防止のため広く市民運動として展開してきたアイドリング調整運動をきっかけとして、大阪市、大阪府、大阪府警察本部、近畿運輸局などの在阪官公庁および在阪自動車関係諸団体の参加により組織し、自動車排出ガス抑制にかかる諸活動を推進してきました。

平成19年度と同推進会議では、ディーゼル車対策に重点を置いて、次のとおり活動を行いました。

- ・自動車排出ガス対策のための街頭検査等の実施(表1-2-2)(資料1-2-7 P資23)
- ・市民やドライバーを対象とした、リーフレットやポスターによる啓発
- ・事業者を対象とした、自動車環境対策の推進に関する協力要請
- ・グリーン配送の推進
- ・「大阪エコドライブ推進方針」に基づく取組み
- ・「自動車NOx・PM法」の対象地域外からの流入車対策、局地的な大気汚染地域の環境改善、中央環境審議会第8次答申の早期規制実施、低公害車普及促進の支援実施、ガソリン乗用車等の燃費基準の早期強化、エコドライブの普及、微小粒子状物質対策等について、国に要望
- ・自動車排出ガス及び騒音の低減に関する技術開発・実用化および低公害車、低排出ガス車、低燃費車の普及促進について、自動車メーカー等に要望
- ・「エコカーフェア2007inおおさか」の後援

表1-2-2 自動車排出ガス街頭検査結果(平成19年度) (単位:台)

検査項目	検査台数	合格	警告	整備通告	告知	整備命令
ディーゼル黒煙	119 (100.0)	118 (99.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.8)

(注) 1.()内は、検査台数に対する割合(パーセント)を示す。

2. 警告:警告書又は口頭により警告したもの。(行政指導)

整備通告:道路交通法に基づき、警察官が整備通告書を交付し、早急に整備するよう通告したもの。

告知:道路交通法に基づき、警察官が整備通告書を交付するとともに、反則金の対象としたもの。

整備命令:道路運送車両法に基づき、自動車検査官が整備命令書を交付したもの。

イ. 六大都市自動車技術評価委員会

大都市（東京都、横浜市、川崎市、名古屋市、大阪市、神戸市）では、自動車交通環境対策が都市環境汚染対策の最重要課題の一つであるという認識から、「六大都市自動車技術評価委員会」を組織し、自動車排出ガスの低公害化技術の開発状況を継続的に把握し、自動車交通環境対策に関する情報の交換を行っています。平成19年度には、バイオディーゼル燃料排ガス調査などを行いました。

ウ. 京阪神七府県市自動車排出ガス対策協議会

京阪神の七府県市（京都府・京都市・大阪府・大阪市・堺市・兵庫県・神戸市）では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自動車を低排出ガス車「LEV-7」（レブセブン）として指定し、その普及促進に努めています。

また、平成13年6月には協議会として「グリーン配送共同宣言」を行い、構成各府県市において、「グリーン配送」を率先導入することを宣言し、現在、本市に加え、大阪府、神戸市、京都市が取り組みを推進しています。

平成19年度は、LEV-7審査・指定部会において、年3回のLEV-7の指定を行い、普及方策検討部会では、ホームページの運営、啓発用冊子の作成を行いました。

エ. 大阪府道路環境対策連絡会議

「大阪府道路環境対策連絡会議」は、平成8年4月に大阪府内の良好な沿道環境を形成するための総合的な環境対策を立案・推進することを目的として発足しました。

府域の幹線道路沿道では騒音規制法に基づく要請限度を超過する地点が多数存在しており、とくに騒音の深刻な地域においては、早急な環境対策が望まれていることから、関係機関の協力のもとに総合的な環境対策を推進しています。