

第2章 公害防止施策

前章で示された目標に対して、各種の公害防止施策等の推進により、平成18年度末を目途に達成されるよう努めるものとして、以下の施策を講じる。又、新たに、環境基準の超過等が確認されたときは必要な対策を講じるものとする。

第1節 主要課題への対応

1 交通公害

(1) 自動車交通公害対策

ア 国道43号等阪神地域の主要5幹線道路沿道の自動車排出ガスに係る大気汚染対策及び騒音対策

(対象道路)

自動車排出ガスに係る大気汚染対策及び騒音対策については、当地域において、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音の環境基準をいずれも達成していない路線を対象とした。

その際、環境濃度等は、気象条件に左右されるなど年度毎にばらつきがあるため、環境基準の達成状況については、過去5年間(平成9年度～平成13年度)の調査結果において、環境基準を達成していない年度があるかどうかを判断の基準とした。

また、一つの路線であっても、地域により交通の状況に違いがある際には、道路構造、交通流、交通量等の状況を勘案し対象となる区間を選定した。

その結果、次の5路線を対象とした。

国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)

国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)

国道171号

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

県道米谷昆陽尼崎線

(ア) 当該課題に係る状況

A 窒素酸化物及び粒子状物質に係る大気汚染の状況

(A) 測定局の設置状況

上記の から の各路線における大気汚染測定局(自動車排出ガス測定局)の設置状況は表2-1-1のとおりであり、5路線沿線の合計12局で測定を行った。

表 2 - 1 - 1 阪神地域の主要 5 幹線道路沿道における大気汚染測定局の設置状況
 国道43号及び阪神高速 3 号神戸線(国道43号との併走区間)

	NO ₂	S P M
尼崎市武庫川		
西宮市津門川		
西宮市甲子園		
芦屋市打出		
神戸市東部		

国道 2 号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速 3 号神戸線(国道 2 号との併走区間)

	NO ₂	S P M
尼崎市浜田		-
西宮市六堪寺		
神戸市垂水		

国道171号

	NO ₂	S P M
西宮市河原		-
伊丹市緑ヶ丘		

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

	NO ₂	S P M
宝塚市栄町		

県道米谷昆陽尼崎線

	NO ₂	S P M
尼崎市砂田子供広場		

- (B) 二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質の濃度の推移と環境基準の達成状況
 上記の から の各路線の沿道における二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質の濃度の推移は、図 2 - 1 - 1 ~ 2 のとおりである。

二酸化窒素濃度は、震災直後の平成 8 年度の状況が悪いが、近年はやや改善傾向にある。

また、浮遊粒子状物質の濃度は、全般に改善傾向が見られる。

一方、環境基準の達成状況は表 2 - 1 - 2 のとおり国道43号の 2 測定局でNO₂の環境基準と、国道171号の 1 測定局でNO₂及びSPMの環境基準を 5 年間達成していない。

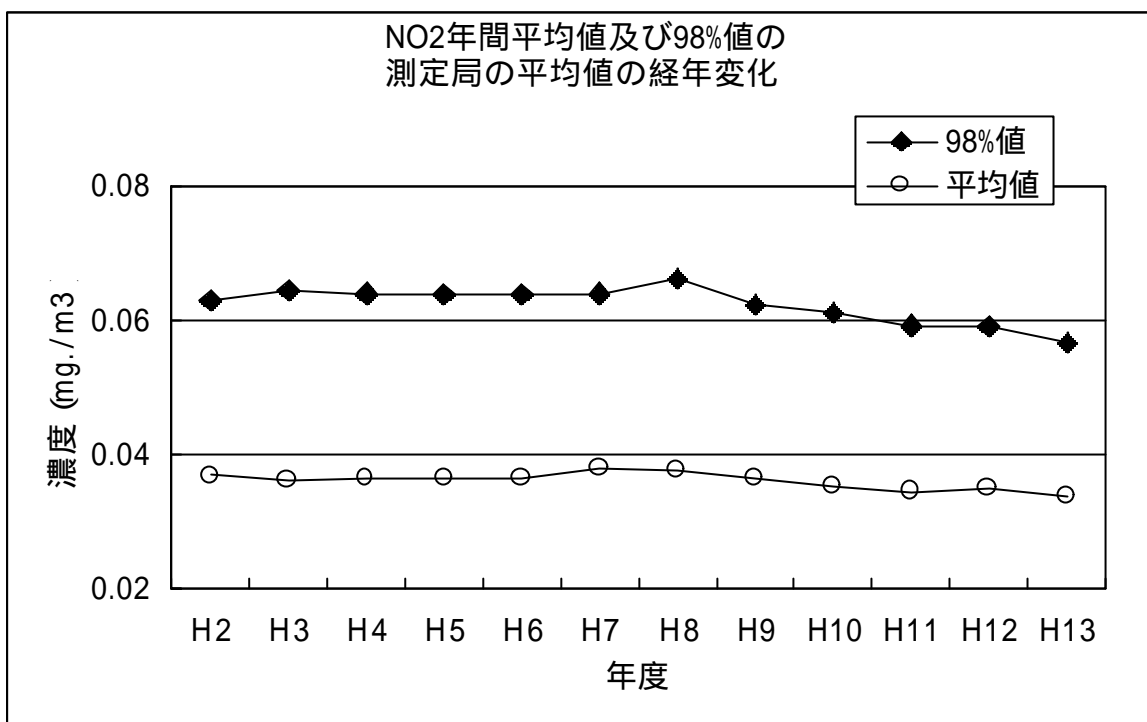


図 2 - 1 - 1 対象路線沿道におけるNO₂の98%値及び平均値

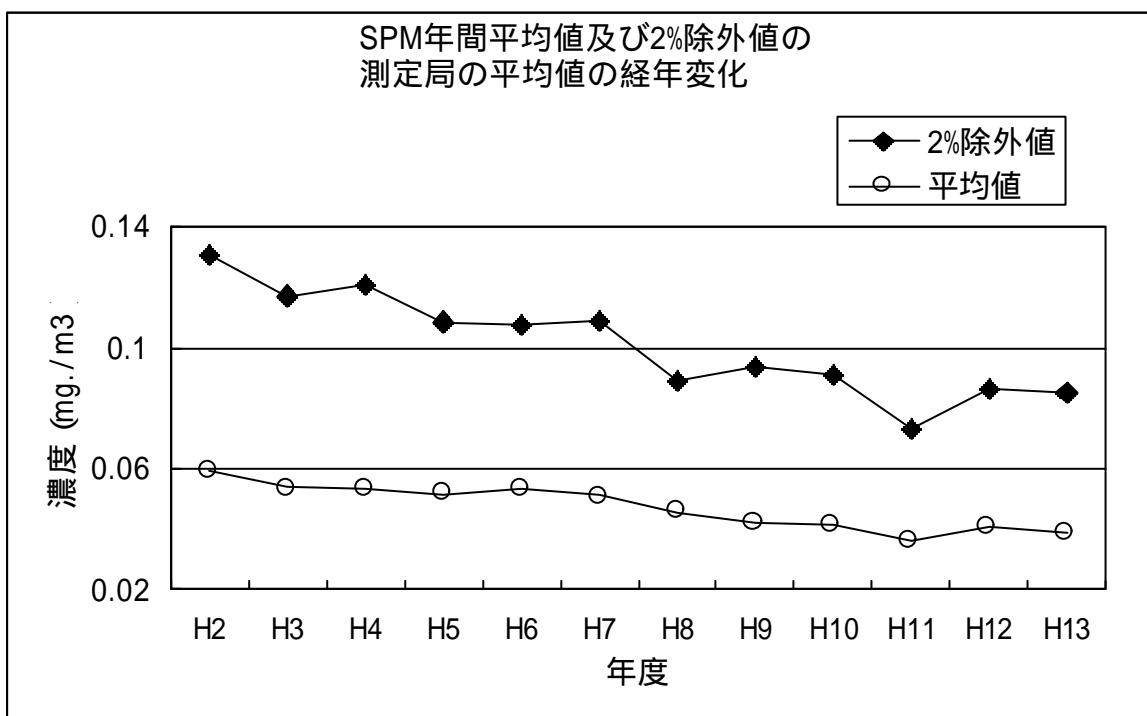


図 2 - 1 - 2 対象路線沿道におけるSPMの2%除外値及び平均値

表 2 - 1 - 2 過去 5 年間（平成 9 年度から 13 年度）の環境基準未達成状況

国道43号及び阪神高速 3 号神戸線（国道43号との併走区間）

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	尼崎市武庫川		×	×		×	×
	西宮市津門川						
	西宮市甲子園						
	芦屋市打出		×	×	×	×	×
	神戸市東部		×	×	×	×	×
S P M	尼崎市武庫川		-	×			×
	西宮市津門川		×	×			
	西宮市甲子園						
	芦屋市打出			×		×	×
	神戸市東部						×

国道 2 号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速 3 号神戸線(国道 2 号との併走区間)

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	尼崎市浜田						
	西宮市六堪寺		×				
	神戸市垂水		×	×	×		
S P M	西宮市六甚寺		-				
	神戸市垂水		×			×	×

国道171号

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	西宮市河原		×				
	伊丹市緑ヶ丘		×	×	×	×	×
S P M	伊丹市緑ヶ丘		×	×	×	×	×

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	宝塚市栄町		×		×		
S P M	宝塚市栄町		×				×

県道米谷昆陽尼崎線

測定局		年度	9	10	11	12	13
NO2	尼崎市砂田子供広場			×		×	
S P M	尼崎市砂田子供広場		-				×

B 自動車騒音の状況

(A) 測定の実施状況

から の各路線における自動車騒音については、毎年度、県、市が測定を実施（平成12年度からは騒音規制法に基づく常時監視として実施）しており、5路線の合計で平成12年度は32ヶ所で、平成13年度は38ヶ所で測定を行った。

各路線毎の測定箇所数は表2 - 1 - 3のとおりである。

表2 - 1 - 3 阪神地域の主要5幹線道路沿道における自動車騒音の測定状況
(単位：箇所)

路 線	12年度	13年度
国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)	11	12
国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)	11	12
国道171号	3	4
国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)	4	6
県道米谷昆陽尼崎線	3	4

(B) 自動車騒音の測定結果と環境基準の達成状況

から の各路線の沿道における自動車騒音の測定結果は、表2 - 1 - 4のとおりであり、平成12年度は32ヶ所中22ヶ所(69%)で、平成13年度は38ヶ所中26ヶ所(68%)で環境基準を超過している。

表2 - 1 - 4 阪神地域の主要5幹線道路沿道における自動車騒音の測定結果
国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	5 / 11	72db	69db
平成13年度	6 / 12	72db	69db

国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	10 / 11	74db	76db
平成13年度	11 / 12	74db	73db

国道171号

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	3 / 3	74db	74db
平成13年度	4 / 4	74db	72db

国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	2 / 4	75db	73db
平成13年度	2 / 5	75db	74db

県道米谷昆陽尼崎線

	環境基準超過地点 / 全測定地点	昼間最大値 (LAeq)	夜間最大値 (LAeq)
平成12年度	2 / 3	72db	69db
平成13年度	2 / 4	71db	68db

(1) 当該課題に係る要因分析

A 人口、産業、交通等の集中

対象道路周辺地域は、人口密集地域で沿岸部には、工業地帯、重要港湾が立地している。また、神戸以西と大阪を東西に結ぶ交通の要衝で、南北に狭い地域であるため、自動車交通の集中地域となっている。

B 各路線が相互に関連

国道43号は、阪神地域南部を尼崎市から神戸市中心部まで東西に走る幹線道路で、上部には阪神高速3号神戸線が走っている。

国道2号は、尼崎市から国道43号と合流する神戸市中心部まで国道43号と平行し、神戸市の垂水区から明石市に抜ける。この間、神戸市内の一部区間で上部に阪神高速3号神戸線が走っている。

西宮市中心部から北東方向へ国道171号、尼崎市内から北へ県道米谷昆陽尼崎線が走っており、伊丹市内で国道171号と県道米谷昆陽尼崎線が交差する。

国道176号は、阪神地域北部を東西に、川西市から伊丹市を経て宝塚市を走り、西宮市北部に抜ける道路で、中国縦貫自動車道と併走している。(図2-1-3参照。)

C 交通量が極めて多く、大型車の混入率も高い

平成11年度の道路交通センサスによると、国道43号の交通量は、尼崎東本町で約8万5千台/日、西宮市浜脇町で約8万7千台/日、芦屋市精道町で

約7万台/日、神戸市東灘区御影塚町で約6万4千台/日となっており、阪神高速3号神戸線の交通量との合計では、15万台/日を超える。

大型車混入率は、国道43号、阪神高速3号神戸線で約30%となっており、関西における物流の基幹道路であることを示している。

また、国道2号が3万1千～5万3千台/日、国道171号が約4万6千台/日、国道176号が約6万台/日、県道米谷昆陽尼崎線が約3万5千台/日の交通量となっている。

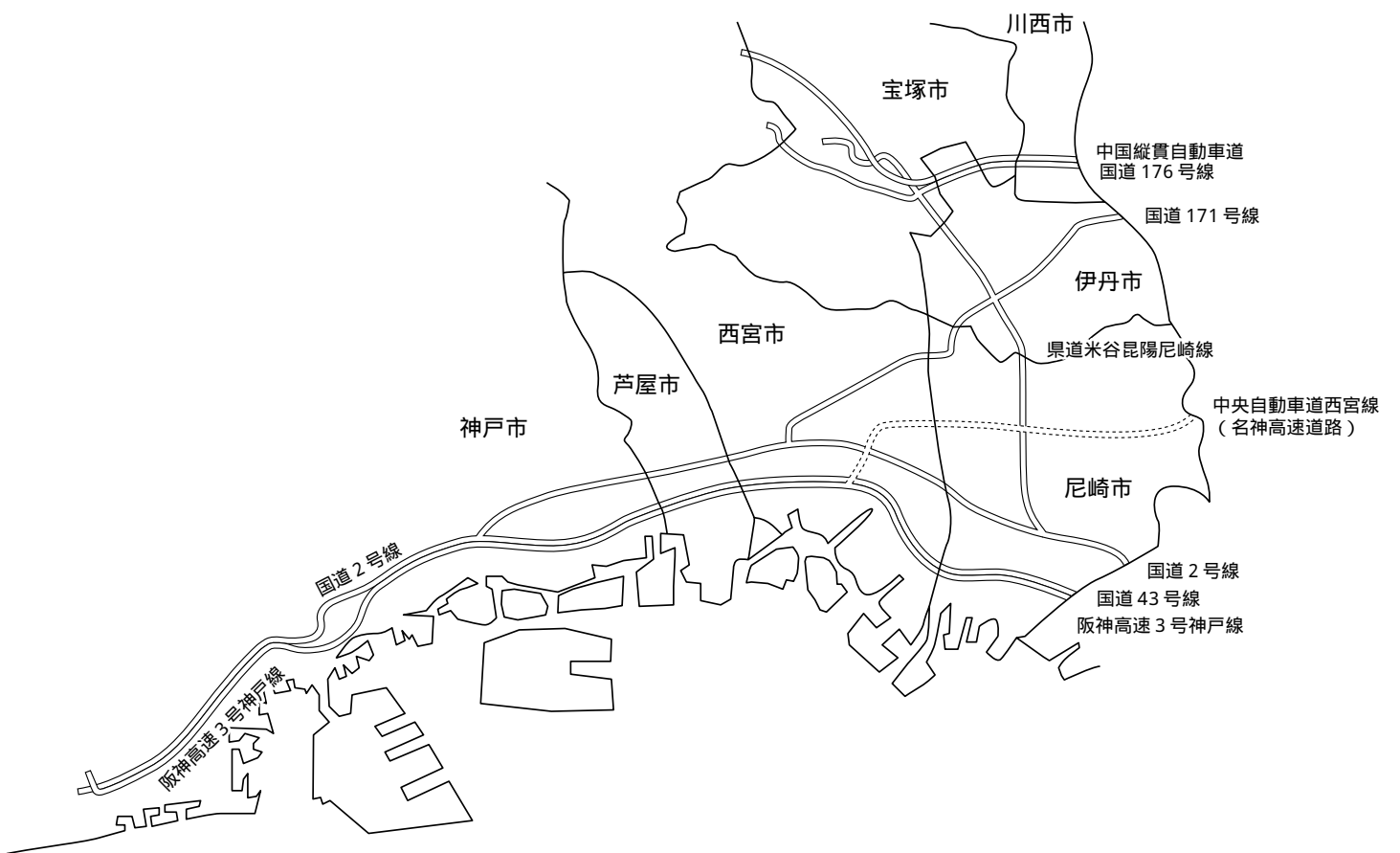


図 2-1-3 阪神地域の主要幹線道路位置図

(ウ) 過去の施策の実施状況及び評価

A 過去の施策の実施状況

対象道路のうち、交通量が多い国道43号等の環境対策については、平成7年7月の最高裁の判決を受けて「国道43号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」が国の地方機関、県、県警本部、関係市、阪神高速道路公団で設置され、当事者である国・公団はもとより関係機関が連携して対策を検討、実施してきた。

また、尼崎公害訴訟については、平成12年1月31日に神戸地裁判決が出され、それを受けて、平成12年6月に関係5省庁（当時の警察庁、環境庁、通産省、運輸省、建設省）で「国道43号等における道路交通環境対策の推進について〈当面の取り組み〉」が取りまとめられ、大気汚染対策のための新たな施策を引き続き推進していくこととなった。

その後、平成12年12月8日に和解が成立した。具体的な対策については、「国道43号・阪神高速神戸線環境対策連絡会議」等において、関係機関が連携しつつ検討、実施している。

対象道路に関して、これまでに実施した具体的な対策の主なものは次のとおりである。

(A) 自動車単体対策

自動車排出ガスについては、段階的に規制強化が図られるとともに、「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」に基づく車種規制が実施されてきたところであり、中小企業者等への低利融資により、最新規制適合車への代替を促進した。

また、関係事業者団体や関係機関で構成する「低公害車普及促進協議会」を設置し、低公害車等の導入、燃料供給設備の設置を促進した。対象道路周辺地域においては、県、市協調による民間事業者への低公害車導入補助等を実施した。

表2-1-5 兵庫県内のエコステーション設置状況（H14.3現在）

種類	名称	所在地
電気	西はりまES	佐用郡佐用町円応寺207-1
	ひめじES	姫路市神子岡町1-9-23
	伊丹レンタカーES	伊丹市船原2-3-23
	HAT神戸給油所	神戸市中央区脇浜海岸通1
	生野ES	朝来郡生野町口銀谷2372
	かさいES	加西市下道山町188-1
	ESちくさ	宍粟郡千種町黒土113-1
天然ガス	尼崎ES	尼崎市元浜町1-95
	西宮マリパ [®] -クシティES	西宮市西宮浜3-6-2
	尼崎東ES	尼崎市次屋3-3-15
	石屋川ES	神戸市東灘区御影塚町4-3-20
	姫路城の東ES	姫路市城東町清水8
	長田北ES	神戸市長田区北町1-6
	敏馬ES	神戸市灘区岩屋南町4-50
メノール	西宮鳴尾浜給油所	西宮市鳴尾浜1-1

出典：「全国エコ・ステーションマップ」(H14.3(財)エコ・ステーション推進協会、(社)日本ガス協会)

表2 - 1 - 6 兵庫県内の低公害車普及状況

年度	車種	公用車		民間	総計
			うち兵庫県		
平成4年度 (累計)	電気	19	0	11	30
	灯油	20	14	8	28
	天然ガス	0	0	9	9
	ハイブリッド	1	0	0	1
	計	40	14	28	68
平成5年度 (累計)	電気	30	2	14	44
	灯油	20	14	18	38
	天然ガス	2	0	19	21
	ハイブリッド	2	0	0	2
	計	54	16	51	105
平成6年度 (累計)	電気	35	5	28	63
	灯油	21	14	19	40
	天然ガス	5	1	25	30
	ハイブリッド	2	0	1	3
	計	63	20	73	136
平成7年度 (累計)	電気	37	5	23	60
	灯油	11	5	21	32
	天然ガス	21	16	28	49
	ハイブリッド	2	0	1	3
	計	71	26	73	144
平成8年度 (累計)	電気	39	5	32	71
	灯油	8	3	20	28
	天然ガス	31	20	61	92
	ハイブリッド	2	0	1	3
	計	80	28	114	194
平成9年度 (累計)	電気	39	5	47	86
	灯油	7	3	19	26
	天然ガス	44	24	124	168
	ハイブリッド	4	2	117	121
	計	94	34	307	401
平成10年度 (累計)	電気	45	5	73	118
	灯油	6	2	15	21
	天然ガス	53	27	223	276
	ハイブリッド	20	12	791	811
	計	124	46	1,102	1,226
平成11年度 (累計)	電気	44	3	80	124
	灯油	4	1	10	14
	天然ガス	66	27	288	354
	ハイブリッド	38	17	1,460	1,498
	計	152	48	1,838	1,990
平成12年度 (累計)	電気	39	0	86	125
	灯油	1	1	6	7
	天然ガス	99	35	420	519
	ハイブリッド	69	27	2,039	2,108
	計	208	63	2,551	2,759
平成13年度 (累計)	電気	36	0	85	121
	灯油	1	1	3	4
	天然ガス	130	39	619	749
	ハイブリッド	98	31	2,930	3,028
	計	265	71	3,637	3,902

(注) 県民生活部調べ

(B) 人流、物流対策

鉄道等の公共交通機関の利用を促進するため、市街地再開発事業の中で駅前広場、バスターミナルの整備を促進した。(垂水駅西地区、阪神尼崎駅、宝塚駅、川西能勢口駅)

また、共同輸配送の積極的活用を促進するとともに、トラックターミナルの整備、内航路フィーダーバスの整備促進を図った。

表 2 - 1 - 7 物流拠点の整備状況 (平成13年3月末)

団地名	所在地	業種	備考
阪神流通センター	西宮市	卸、倉庫、運輸	稼働
神戸流通センター	神戸市	卸、倉庫、運輸	稼働
神戸船用品センタ	神戸市	卸	稼働
西宮運輸団地	西宮市	運輸	稼働
神戸リサーチパーク	神戸市	流通	稼働
K - A C T	神戸市	流通	稼働
神戸複合産業団地	神戸市	卸、倉庫、運輸	造成中

(注) 県産業労働部調べ

表 2 - 1 - 8 港湾整備事業 (物流ターミナル) 実施状況 (平成13年度末)

港名	地区名	事業目的	施設	事業年度
尼崎西宮	尼崎地区	多目的国際ターミナルの整備	岸壁(-12m)2バース他	H 1~H23
芦屋港		国内物流ターミナルの整備	岸壁(-7.5m) 1バース他	S62~H15

(注) 県県土整備部調べ

(C) 交通流の分散円滑化

鉄道の立体交差化 (阪神電気鉄道、阪急電気鉄道等) や道路の右折レーンの設置を進めるとともに、バイパスの整備を行った。

また、国道2号、国道43号、国道171号、国道176号において、光ビーコンを整備するとともに、交通情報通信システム (VICS) の運用を開始した。

表 2 - 1 - 9 単体立体交差化事業実施状況 (平成13年度末)

線名	道路路線名	所在地	事業年度
阪急電鉄(株)今津線	都市計画道路鳴尾御影線	西宮市	S62-H9
阪急電鉄(株)神戸線	中野線他1線	神戸市	S60-
阪急電鉄(株)神戸線	都市計画道路尼崎伊丹線	尼崎市	S60-H15
西日本旅客鉄道(株)山陽本線	妙法寺川左岸線	神戸市	S63-
西日本旅客鉄道(株)東海道本線	国魂線	神戸市	S63-
西日本旅客鉄道(株)東海道本線	都市計画道路長洲久知線	尼崎市	H13~H19

(注) 県県土整備部調べ

表 2 - 1 - 1 0 連続立体交差化事業実施状況（平成13年度末）

線名	事業区間	工事延長(km)	立体交差箇所数	踏切除去数	事業年度
阪神電気鉄道 阪神本線	西宮市[弓場町-甲子園口浦風町(香櫛園駅、西宮駅、今津駅、久寿川駅)]	4.4	28	19	S47-H15
	西宮市[甲子園口浦風町-小松南町(鳴尾駅)]	2.0	6	6	H15-
	神戸市[住吉宮町1丁目-深江北町1丁目(青木駅、深江駅)]	3.9	35	11	H8-H18
山陽電気鉄道 本線・神戸高速鉄道東西線	神戸市[長田区御船通-須磨区若宮町(西代駅、板宿駅)]	2.6	35	11	S52-H9
阪急電鉄宝塚線、 能勢電鉄嵯峨見線	川西市[阪急:小花2丁目-花屋敷1丁目、 能勢:栄町-小戸3丁目(川西能勢口駅)]	1.8	9	8	S55-H9

(注) 県土整備部調べ

(D) 環境ロードプライシング

阪神高速2号神戸線から阪神高速5号湾岸線へ自動車交通を誘導するため、湾岸線の料金について神戸線に対して格差を設ける環境ロードプライシングの試行(平成13年11月1日開始)を実施している。

(E) 交通の状況等に応じた交通規制等

国道43号において、車両通行帯規制を実施するとともに、車両通行帯誘導システム、車両通行帯違反警告システム、高速走行抑止システム及び交通公害低減システム(E P M S)を整備した。

また、国道2号において公共車両優先システム(P T P S)を導入した。

さらに、重要幹線道路における円滑な交通流を形成するため最高速度、駐車禁止等交通規制の見直し等を実施した。

(F) 道路構造対策等

国道43号及び阪神高速3号神戸線等における遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設、高架裏面吸音板の設置、連続桁の採用、環境防災緑地の整備等、沿道の土地利用等に応じた道路構造対策を行った。

また、阪神高速3号神戸線の沿道において、平成13年3月末までに14,266戸の民家防音工事を行った。

(G) 普及啓発

低公害車の必要性等を県民に理解してもらうため、低公害車の展示等を中心としたフェアを平成6年度から毎年開催するなど、普及啓発に努めている。

また、「兵庫県アイドリング・ストップ運動推進本部」を設置し、市町・事業者等と連携し、アイドリング・ストップ運動を推進している。

B 過去の施策の評価分析

平成6年以降の各路線の交通量は、表2-1-11に示すとおり、国道2号は場所によって増減があるもののほぼ横ばい、国道43号は平成9年から11年にかけて増加しているものの、平成6年に比べて平成11年は減少している。阪神高速3号神戸線は平成6年から平成11年にかけて全体として減少しており、阪神地域南部を東西に走るこれらの3路線では、尼崎市、芦屋市断面交通量でも平成6年と平成11年の比較では減少傾向にある。

一方、阪神地域北部では、国道176号及び中国自動車道の交通量が増加傾向を示しており、この要因としては、平成9年12月に開通した山陽自動車道の影響ではないかと考えられる。

大気汚染については、(ア)に記載の諸施策を実施した結果、二酸化窒素濃度は、図2-1-4に示すとおり、自動車単体からの排出量の減少や交通量の減少等により、国道43号が横ばいかやや減少傾向、国道2号がやや減少傾向を示している。しかしながら、国道171号、国道176号、県道米谷昆陽尼崎線においては、依然交通量が増加している等により濃度は横ばい傾向が続いている。

また、浮遊粒子状物質濃度は、図2-1-5に示すとおり、全体として減少傾向を示しているが、国道2号の神戸市垂水で平成12年度、13年度に高い値を示している。

騒音については、図2-1-6 ~ 及び表2-1-12に示すとおり、概ね横ばいで推移しているが、国道43号沿道の夜間の騒音は、道路構造対策の概成により低減され、継続測定している4地点全てで要請限度を達成し、内2地点で環境基準も達成している。

表2-1-11 阪神地域の主要幹線道路における自動車交通量の推移(24時間交通量)

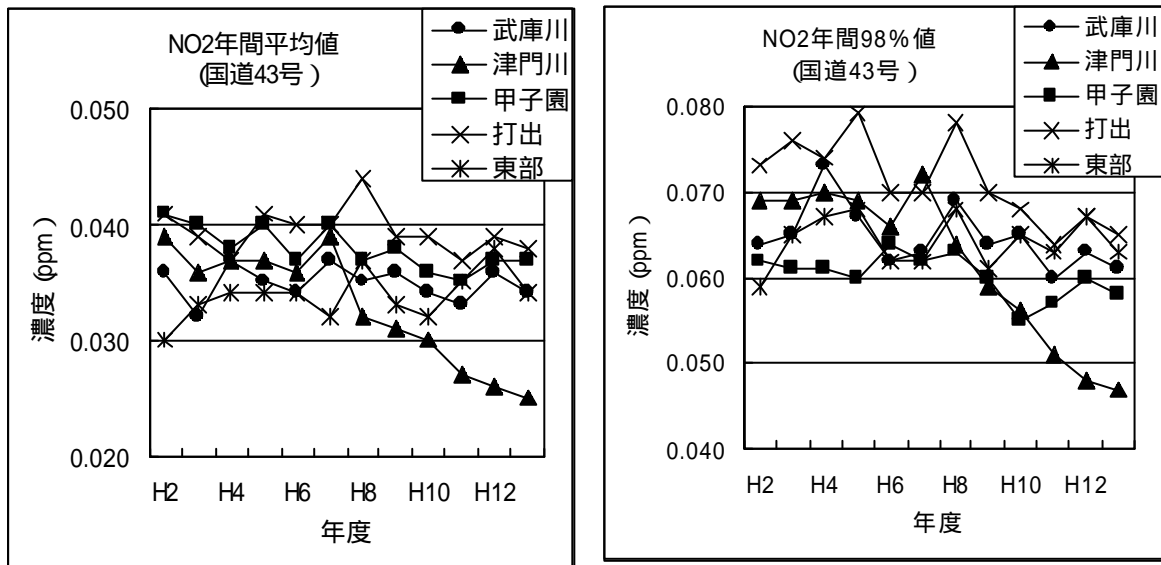
路線	地点	平成6年	平成9年	平成11年
国道2号	尼崎市杭瀬北新町3	34,421	35,274	32,062
	芦屋市打出春日町	38,678	40,941	40,883
	東灘区御影石町4	33,023	39,449	37,991
	中央区雲井通5丁目	54,985	49,122	52,557
	中央区海岸通	33,433	28,732	30,771
	須磨区一の谷町5	37,519	35,716	33,939
	垂水区泉が丘1丁目	30,617	29,674	31,342
国道43号	尼崎市東本町	87,900	75,024	84,753
	西宮市鳴尾町	82,100	63,415	68,856
	西宮市浜脇町	95,580	65,425	86,902
	芦屋市精道町	84,004	54,157	69,856
	東灘区御影塚町1	78,583	50,500	63,752

路線	地点	平成6年	平成9年	平成11年
国道171号	伊丹市千僧3丁目	50,877	52,479	45,687
国道176号	川西市小戸2丁目	15,579	14,616	17,870
	川西市東久代1丁目	50,185	57,097	60,237
県道米谷昆陽尼崎線	尼崎市尾浜町	33,272	34,294	34,980
阪神高速3号神戸線	尼崎市南城内	78,232	68,240	68,245
	芦屋市精道町	101,929	97,120	89,678
	中央区新港町	96,100	93,277	88,271
中国自動車道	県境～宝塚インター	76,148	90,679	88,790

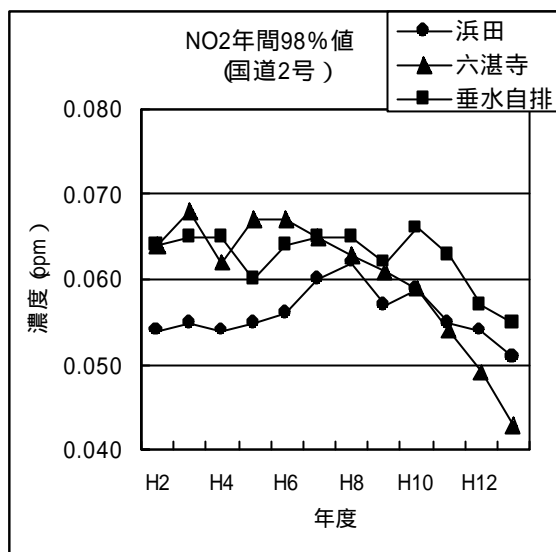
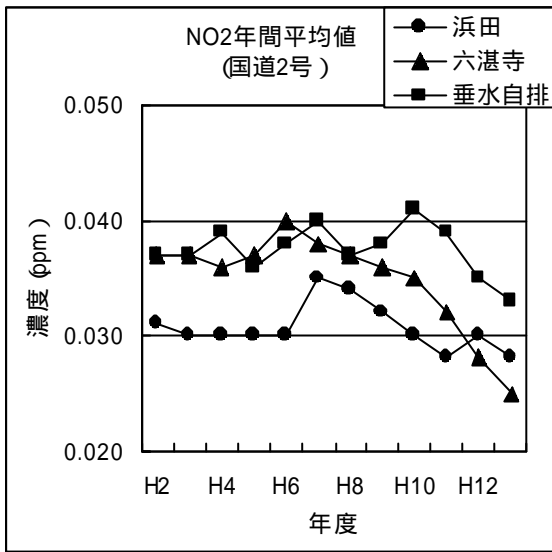
出典：全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）

図2-1-4 阪神地域の主要5幹線道路沿道における二酸化窒素濃度の推移

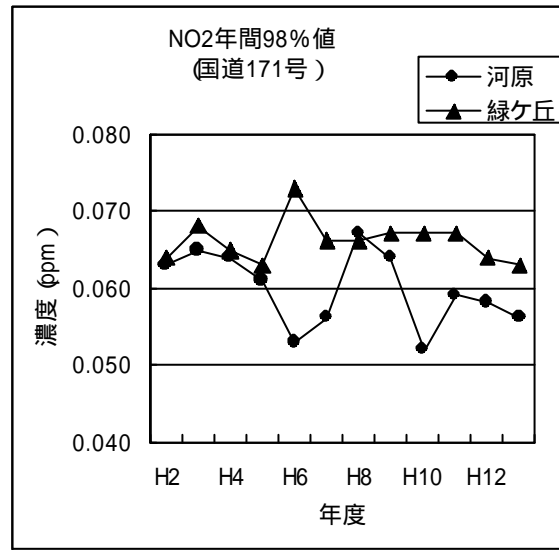
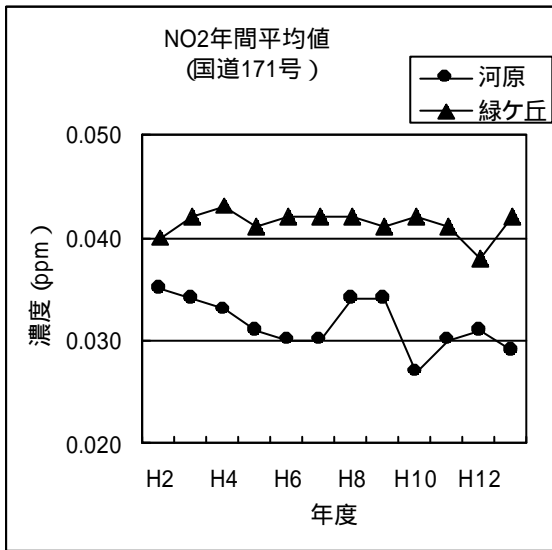
国道43号及び阪神高速3号神戸線(国道43号との併走区間)



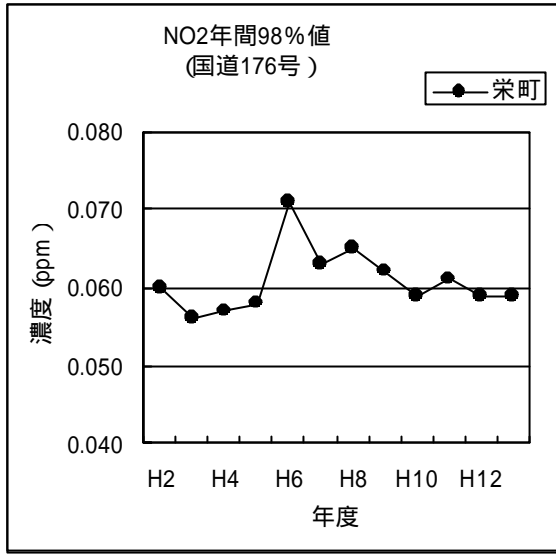
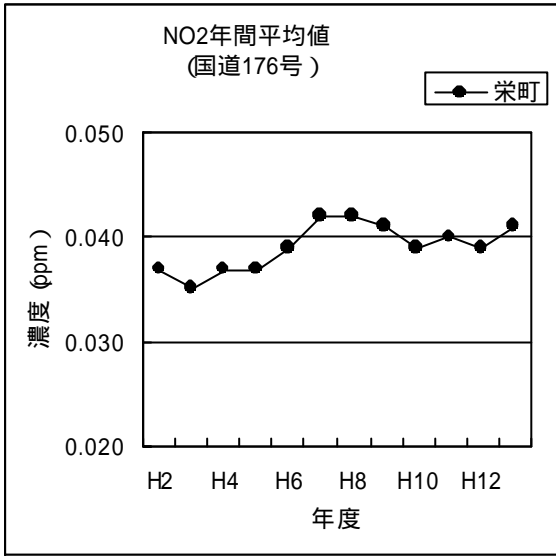
国道2号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速3号神戸線(国道2号との併走区間)



国道171号



国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)



県道米谷昆陽尼崎線

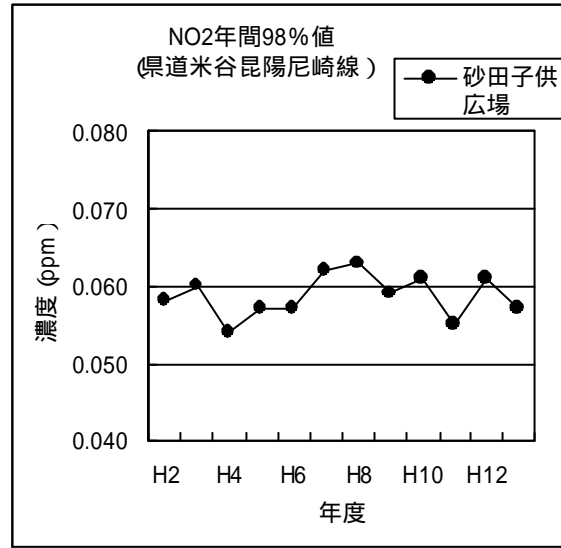
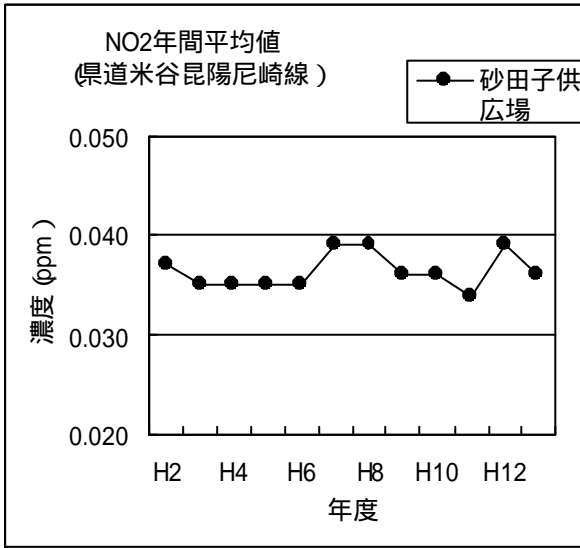
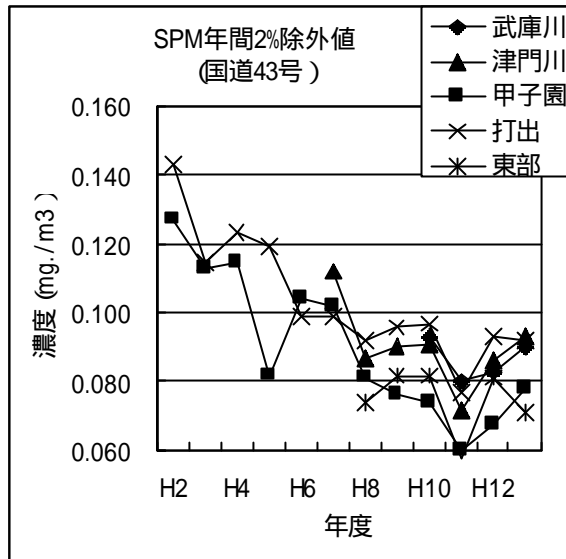
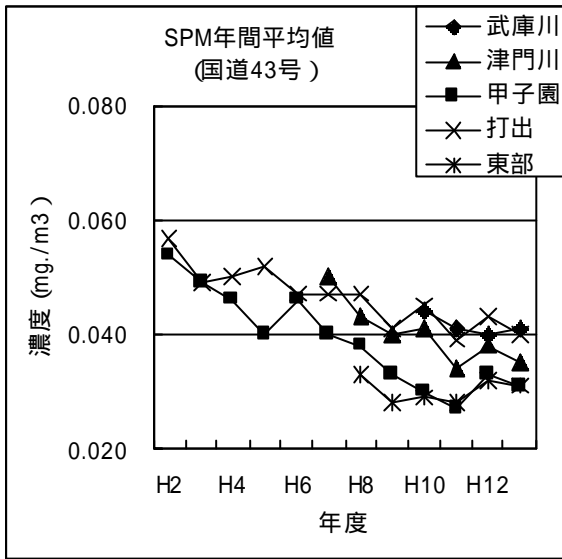
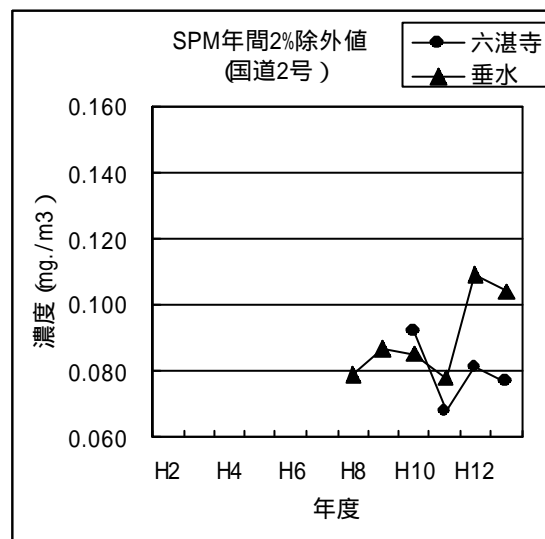
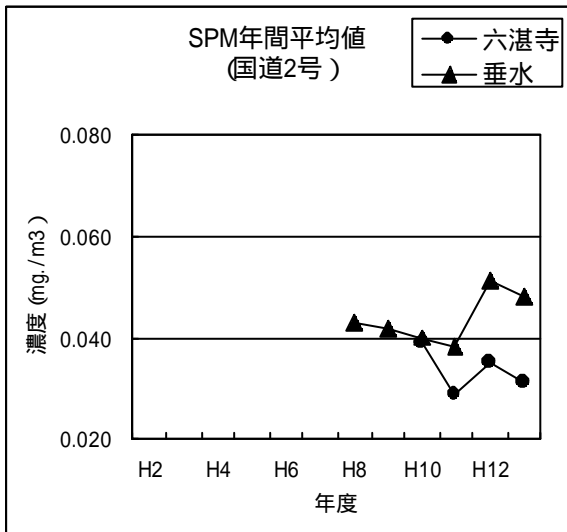


図 2 - 1 - 5 阪神地域の主要 5 幹線道路沿道における浮遊粒子状物質濃度の推移

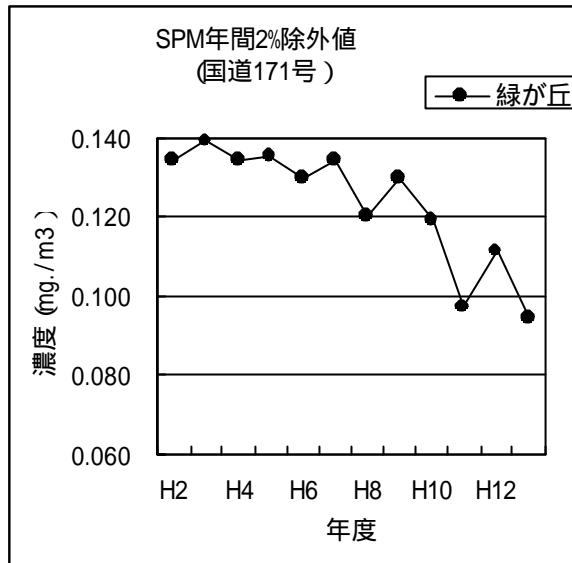
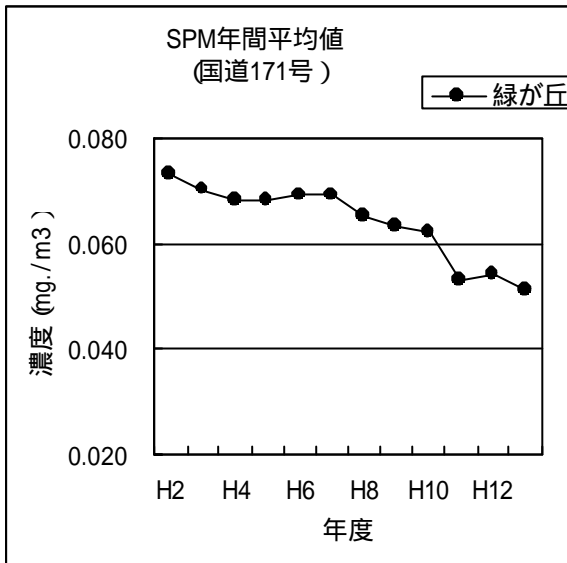
国道43号及び阪神高速 3 号神戸線(国道43号との併走区間)



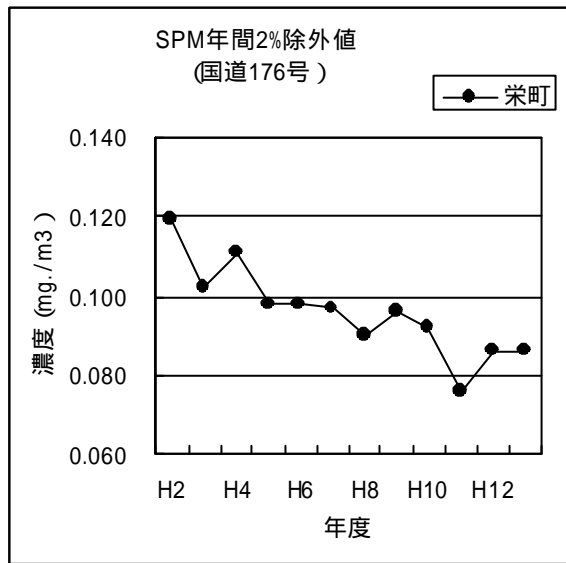
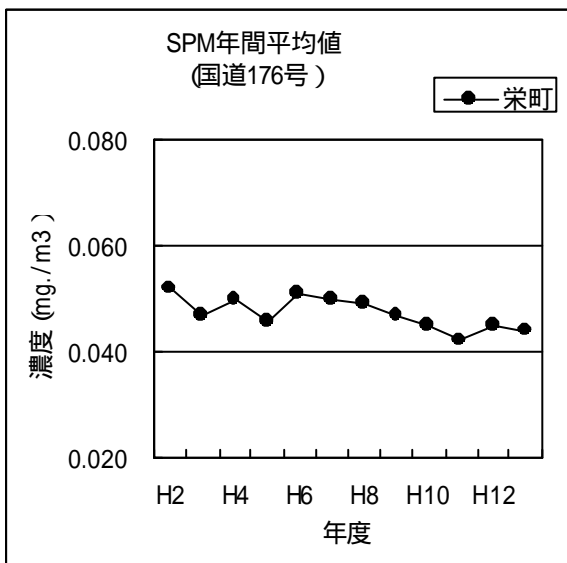
国道 2 号(尼崎市から神戸市の区間)及び阪神高速 3 号神戸線(国道 2 号との併走区間)



国道171号



国道176号及び中国縦貫自動車道(川西市から宝塚市の区間)



県道米谷昆陽尼崎線

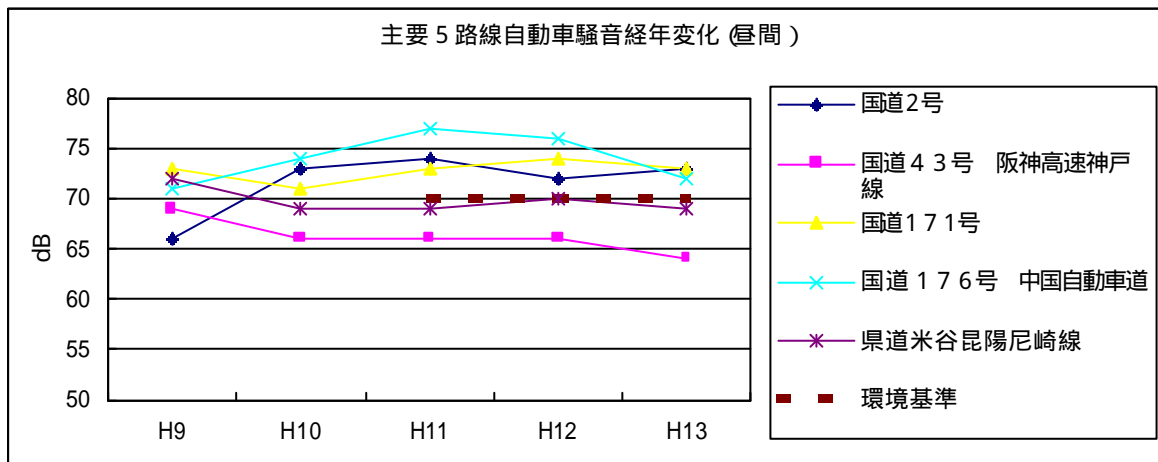
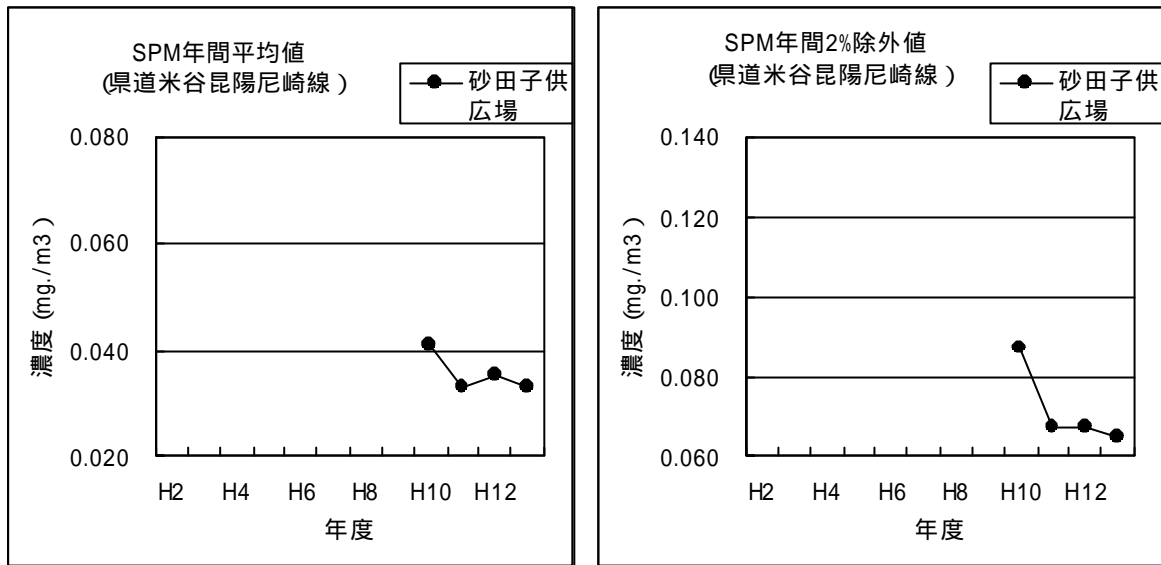


図2 - 1 - 6 主要5幹線道路沿道における自動車騒音の経年変化 (昼間)

(注) 1 平成11年度に環境基準の評価方法が変更されているため、平成10年度以前と平成11年度以降の単純な比較はできない。

2 測定地点 国道2号：芦屋市春日町、国道171号：伊丹市高台、国道176号・中国自動車道：伊丹市荻野、県道米谷昆陽尼崎線：尼崎市南塚口

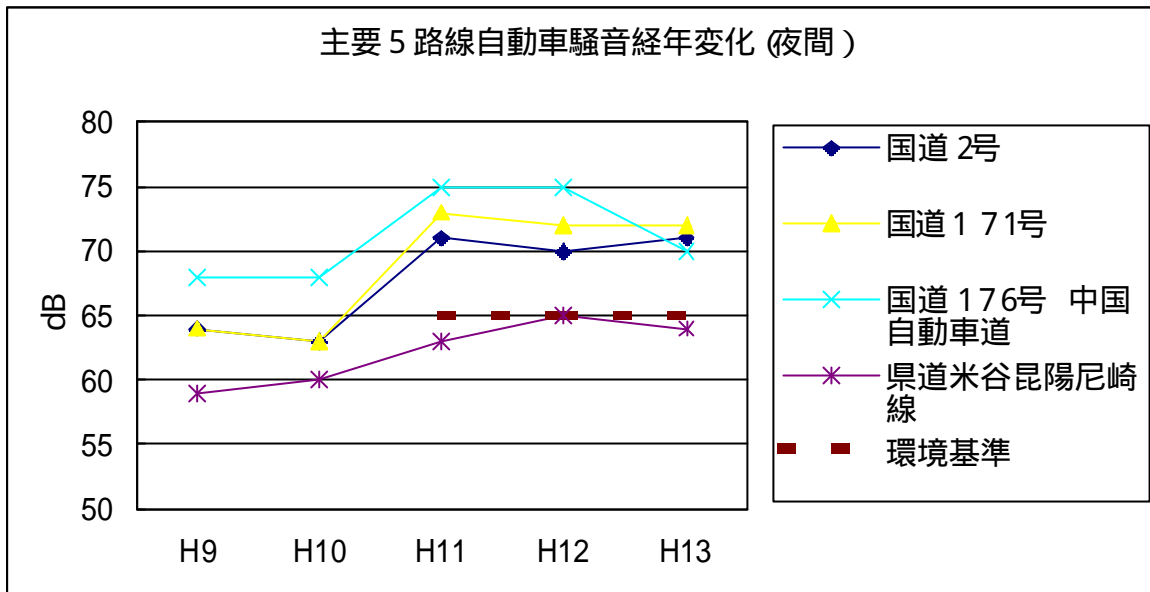


図2-1-6 主要5幹線道路沿道における自動車騒音の経年変化(夜間)

- (注)1 平成11年度に環境基準の評価方法が変更されているため、平成10年度以前と平成11年度以降の単純な比較はできない。
 2 測定地点 国道2号：芦屋市春日町、国道171号：伊丹市高台、国道176号・中国自動車道：伊丹市荻野、県道米谷昆陽尼崎線：尼崎市南塚口

表2-1-12 国道43号沿道における夜間の騒音の推移

測定地点	H 6年6 震災前	H 9年6月 復旧後 道路構造 対策前	H13年6月 道路構造 対策概成後		基準			
					環境 基準 (旧)	要請 限度 (旧)	環境 基準 (新)	要請 限度 (新)
	L50	L50	L50	LAeq*	L50	L50	LAeq	LAeq
尼崎市	x 68	x 67	(61)	63	60	65	65	70
西宮市	x 66	x 67	(64)	68	60	65	65	70
芦屋市	x 69	x 65	(61)	65	50	60	65	70
神戸市	64	63	(58)	66	60	65	65	70

- (注) 測定地点：平成6年以降の継続測定地点
 尼崎市；西本町(県測定) 西宮市；久保町(市測定)
 芦屋市；精道町(市測定) 神戸市；東灘区御影塚町(市測定)
 ○：環境基準、要請限度ともに達成
 △：環境基準は未達成であるが、要請限度は達成
 ×：環境基準、要請限度ともに未達成
 (*：平成11年度に環境基準、平成12年度に要請限度の評価方法が変更された。)

(I) 今後講ずる施策及び達成目標

A 達成目標

阪神地域の主要5幹線道路沿道における自動車排出ガスに係る大気汚染及び騒音については、下記の施策を講じることにより、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の概ね達成を図る。

また、騒音については、要請限度を超過している地点については、要請限度以下のレベルとするとともに、要請限度以下のレベルであるものの、環境基準を達成していない地点については、環境基準の概ね達成を図る。

B 個別施策

国道43号、阪神高速神戸線については、平成7年7月の最高裁の判決、尼崎公害訴訟の神戸地裁判決を受けて平成12年6月に関係5省庁（当時の警察庁、環境庁、通産省、運輸省、建設省）で取りまとめられた「国道43号等における道路交通環境対策の推進について〈当面の取り組み〉」及び尼崎公害訴訟の和解内容を踏まえ、具体的な対策を検討、推進する。また、その他の路線についても、関係機関が連携して対策を推進する。

(A) 自動車単体対策

a ディーゼル車の黒煙対策

- ・ディーゼル車に対する集中自主点検等を推進する。
- ・「使用過程ディーゼル車の黒煙対策」の重点期間の6月・10月を中心に、国道43号等における黒煙取締りを実施する。
- ・黒煙監視モニター（公募）制度を実施し、通報により自動車使用者を指導する。

b 低公害車導入の促進

低公害車導入補助の拡充等、支援策を強化するとともに、国道43号周辺地域において、低公害車フェアを開催するなど、普及啓発を強化する。

また、天然ガスの供給が限界に近づきつつある阪神南部地域や、天然ガス供給施設のない阪神北部地域において、天然ガス供給施設の設置を促進する。

c 特殊車両通行許可違反、過積載車両の取締り

国道43号において、特殊車両通行許可違反、積載物重量制限超過、ディーゼル車排気黒煙検査について、関係機関が合同で「尼崎地区ディーゼル車排気ガスクリーンキャンペーン」として指導・取締りを引き続き推進する。

(B) 交通需要の調整・低減

a 新交通管理システム（UTMS）の推進

- ・国道2号等の公共車両優先システム（PTPS）は、導入路線延長等

- において全国規模であるが、今後、国道176号等への導入を進める。
- ・ 国道43号における交通公害低減システム（E P M S）の効果的な運用を図る。
- b T D M施策の推進
- 自動車交通から公共交通への転換など総合的な交通需要マネジメント（T D M）施策を進めるため、関係行政機関、地元市町、交通事業者を含めた「阪神地域都市交通環境改善協議会」において、具体的な対策を検討し、推進する。
- (C) 交通流対策
- a 道路ネットワークの整備等による交通流の分散、円滑化
- ・ 阪神高速7号北神戸線の整備：平成14年度完成予定
 - ・ 阪神高速2号淀川左岸線の整備：平成16年度完成予定
 - ・ 阪神高速湾岸線8期・9期：国・県・市など関係機関で、採算性、事業手法等の諸課題について引き続き検討を進め、計画を推進する。
- b 交通円滑化のための道路改良等
- ・ 交通渋滞解消のため、国道2号等における交差点改良、国道176号、県道米谷昆陽尼崎線等の道路拡幅を実施する。
 - ・ 国道43号等道路改良計画に併せて信号機の運用の見直しを実施する。
 - ・ 阪神電気鉄道（本線）の連続立体化を推進する。

表2 - 1 - 13 交差点改良の実施予定

路 線	地 点	内 容
国道2号	西宮市札幌筋交差点	左折車線の増設
	神戸市三宮東交差点	車線運用の変更
	神戸市塩屋1丁目交差点	車線数の増設等

- c 環境ロードプライシング
- ・ 試行している環境ロードプライシングについて、交通量調査、モニター調査、環境調査等を行い、学識経験者等からなる検討会において、試行の効果を評価する。この評価を踏まえ、環境ロードプライシングの継続等について、関係機関で更なる協議・検討を行い、その結果を踏まえ、適切な措置を講ずる。
- d ドライバーへの情報提供の強化
- ・ 交通流の分散・円滑化を促進するため、ドライバーに対する情報提供の一層の充実を図る。
- (D) 道路構造等対策
- a 低騒音舗装、遮音壁等の整備

- ・沿道における自動車騒音等を緩和するため、低騒音舗装や遮音壁の設置等の整備を推進する。
- b 環境防災緑地等の整備
 - ・国道43号において、買取要望に対応し用地買収を行い、広域防災帯を構成する環境防災緑地・公園の整備を推進する。
- c 沿道地区整備
 - ・国道43号に係る沿道法に基づく街づくりを、沿道住民の土地利用意向調査を実施するなど、推進する。
- d 土壌脱硝及び光触媒のフィールド実験
 - ・国道43号の尼崎市内及び西宮市内に土壌脱硝装置を設置し、除去能力の検証や周辺の大気濃度の改善効果等の実験を継続的に行い、学識経験者等で構成する委員会で、技術的評価を行う。
 - ・芦屋市及び尼崎市域において光触媒塗布による改善効果を把握する。
- (E) 調査・測定
 - ・国道43号沿道においては、現在、県1局、市4局、国土交通省10局、阪神高速道路公団2局の計17局で測定しているが、これをさらに充実する。また、国道2号においても、新たな測定局を設置する。
 - ・県、市が所有する移動測定車を活用して、毎年測定を実施する。
 - ・環境ロードプライシング試行の効果を検証するため、国道43号沿道の測定データ等を整理するほか、必要に応じて大気・交通量等の調査を行う。また、湾岸部の環境状況も把握する。

C 共通施策

「(2) 自動車交通公害に係る共通施策」参照。

イ 自動車交通公害に係る共通施策

(ア) 自動車単体対策

A 自動車排出ガス規制、車種規制

自動車単体からの排出ガスの規制が段階的に強化されており、現在、ガソリン・LPG車については平成12年～14年の間に、ディーゼル車については平成14年～16年の間に、規制強化が行われている。

さらに、平成14年4月の中央環境審議会第5次答申で、平成17年度から窒素酸化物及び粒子状物質を大幅に低減する許容限度目標値が示されたところである。

また、自動車NOx・PM法に基づき、対策地域（阪神地域及び播磨南部地域の11市2町）において、車種規制（自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の排出基準が定められ、これに適合しない自動車は、対策地域内で新車登録が受けられない。また、使用過程車についても、一定年数経過後

は、登録更新できない。)が実施されている。

これら規制の円滑な実施を促進するため、税の優遇措置、低利融資及び利子補給、購入費の一部補助などの支援措置を行う。

なお、中央環境審議会第4次答申で、軽油中の硫黄分を平成16年末までに低減(500PPm 50PPm)することとされたところであるが、できるだけ早期の低硫黄軽油の提供を促進する。

B 低公害車導入の促進

(A) 低公害車の普及

低公害車の普及を支援するため、自動車税の優遇措置、低公害車導入の際の低利融資等を実施するほか、低公害車の導入に関する補助を充実するとともに、公用車への率先導入を推進する。

また、天然ガス自動車の普及については、燃料供給施設(天然ガススタンド)が必要であるため、その設置を促進する。

(B) 低排出ガス車の普及

京阪神の3府県及び3指定都市で設置している「京阪神六府県市自動車排出ガス対策協議会」において、市販されている自動車の中でも窒素酸化物や粒子状物質の排出量の少ない車を「低排出ガス車」(LEV-6)として指定するなど、その普及に努める。

また、ディーゼル排ガス中の微粒子を除去する装置(DPF装置)の普及に努める。

(C) 普及啓発

低公害車等の必要性等を県民に理解してもらうため、低公害車等の展示を中心としたフェアを開催するなど、普及啓発に努める。

また、「兵庫県アイドリング・ストップ運動推進本部」を軸に、市町・事業所への啓発ステッカーや「手引き」の配付等により、アイドリング・ストップ運動を推進する。

(1) 交通需要の調整・低減

共同輸配送の推進、帰り荷の確保、営業用トラックの積極的活用、物流拠点の整備等、物流の合理化や、海運・鉄道の利用等モーダルシフトを促進する。

また、公共交通機関の利用を促進するため、公共交通機関の利便性の向上、公共車両優先システム(PTPS)の整備をはじめとする新交通管理システム(UTMS)の推進を図るとともに、歩道、自転車道、駐輪場の整備等を推進する。

このため、学識経験者、関係交通事業者、道路管理者、警察、関係行政機関で構成する阪神地域都市交通環境改善協議会及び播磨地域都市交通環境改善協議会において協議し、交通需要マネジメント施策や公共交通機関の利便性向上

策について具体的に推進する。

(ウ) 交通流対策

交通の分散や道路機能の分化を図るため、バイパス道路の整備や迂回対策を推進するとともに、交差点改良、立体交差化等を推進する。

また、交通管制システムの整備、交通情報通の提供等、新交通管理システム（UTMS）の活用を図る。

(I) 道路構造等対策

沿道における自動車騒音対策のため、遮音壁の設置、低騒音舗装の採用等を推進する。

(オ) 調査・測定

沿道における大気汚染の状況を的確に把握するため、常時監視測定局及び測定項目の充実、適正化を図るとともに、モニタリングボックス及び移動観測車により機動的な調査・測定を行う。

沿道騒音については、面的評価の手法を導入し、県内の主要幹線道路沿道において、常時監視を行う。

また、自動車交通量等について、車種別交通量、速度等の適切な把握に努める。

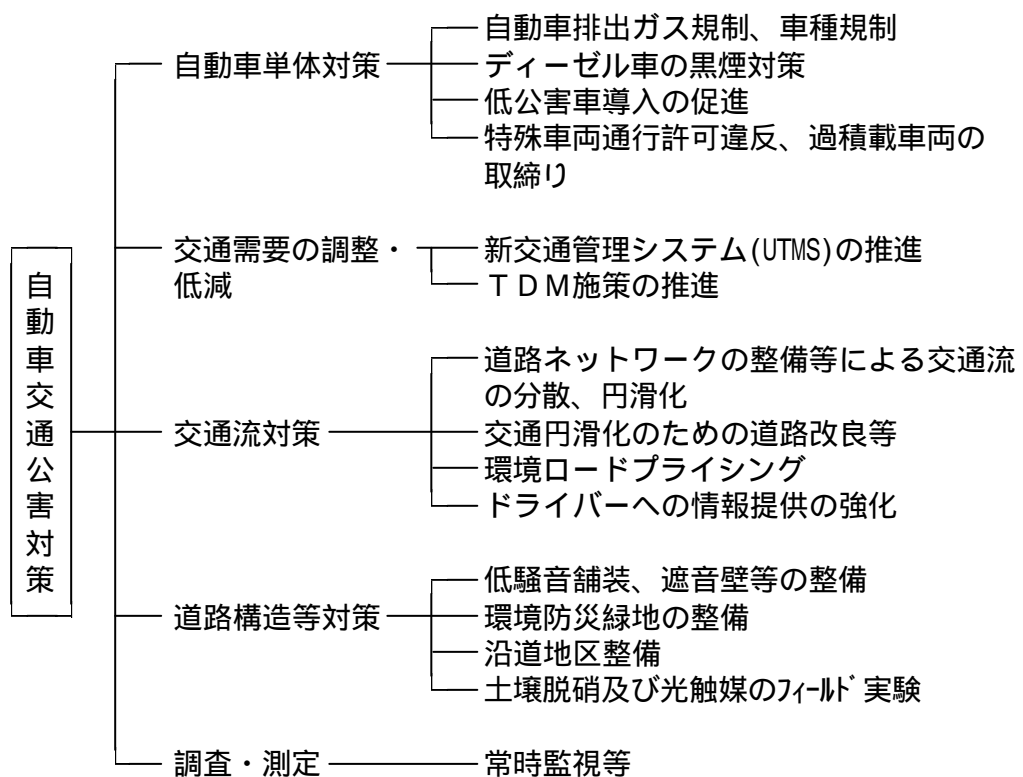


図 2 - 1 - 7 自動車交通公害対策の体系

ウ 関連諸計画との関係

(ア) 新道路整備に関する中・長期計画

- ・道路整備緊急措置法の規定により、平成10年5月に閣議決定された新道路整備五箇年計画に基づき道路整備を進めたところであり、引き続き平成15年度を初年度とする新たな道路整備に関する中・長期計画が策定され、計画的な道路整備を推進する。

(イ) 都市計画

- ・公害防止の観点から、市街化区域等に関する都市計画法の適切な運用を推進する。
- ・大気汚染、騒音等の著しい道路の周辺においては、公園・緑地の設置や業務系空間の配置等沿道周辺にふさわしい施設の誘導を図る。

(ウ) 沿道地区整備計画

- ・幹線道路の沿道の整備に関する法律に基づき、国道43号及び阪神高速3号神戸線が沿道整備道路に指定されており、地区ごとに沿道地区整備計画を策定し、緩衝建築物の建築、住宅の防音工事、住宅移転等を促進する。

(エ) 兵庫県環境基本計画

- ・兵庫県における環境の保全と創造に関するとりくみ・施策のめざす方向と長期的な目標を示した基本となる計画であり、本計画に基づき、総合的な大気環境の保全施策を推進する。

(オ) 兵庫県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画

- ・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に基づき、対策地域（兵庫県内においては阪神・播磨南部の11市2町）を対象に、自動車排出NO_x・PMの総量の削減に関する施策を総合的に推進する。