

**兵庫県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（改定版）～案～**

平成 年 月

兵 庫 県

～ 目 次 ～

第1章 序説	2
1 計画策定の趣旨	2
2 計画改定の必要性	2
第2章 計画の目標及び計画の期間	3
1 前計画の達成状況	3
2 計画の目標	3
3 計画の対象地域	3
4 目標達成に必要な削減量	3
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排出状況	5
2 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境の状況	8
3 自動車保有状況	10
4 道路・鉄道等の状況	13
5 物流の状況	14
6 人流の状況	15
第4章 計画達成の方途	18
1 自動車単体対策の推進	18
2 車種規制の実施	19
3 運行規制の実施	19
4 低公害車の普及促進	19
5 交通需要の調整・低減	20
6 交通流対策の推進	23
7 局地汚染対策の推進	25
8 普及啓発活動の推進	25
第5章 その他の重要事項	27
1 関係者間の連携	27
2 計画の進行管理	27
3 調査研究	27
4 地球温暖化対策との連携	28

第1章 序説

1 計画策定の趣旨

窒素酸化物及び粒子状物質に係る大気汚染の状況は、大気汚染防止法（昭和43年6月10日法律第97号）に基づく工場等に対する排出濃度等の規制や自動車一台ごとの排出ガスの規制による対策、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（平成4年6月3日法律第70号。以下「自動車NO_x・PM法」という。）に基づく規制（車種規制）、環境の保全と創造に関する条例（平成7年7月18日条例第28号）によるディーゼル自動車等運行規制等、各種の対策を推進してきたことにより改善傾向にあるものの、継続的な大気環境基準の達成が求められている。

本県においても、国道43号訴訟や尼崎公害訴訟が提起されてきたところであり、これらの訴訟の対象となった国道43号等、幹線道路の周辺において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を継続的に達成する必要がある。

自動車NO_x・PM法は、平成4年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（自動車NO_x法）が制定された後、窒素酸化物対策の強化、対象物質への粒子状物質の追加等が盛り込まれ、平成13年に改正されたものである。自動車NO_x・PM法では、国により自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めることとされており、都道府県知事は、基本方針に基づき、対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に関し実施すべき施策に関する計画を定めることとされている。

本計画は、自動車NO_x・PM法第7条及び第9条に基づき、本県対策地域における自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の総量の削減に係る対策を、県民、事業者、行政等の参画と協働のもとに推進するために策定するものである。

2 計画改定の必要性

平成20年1月に変更された基本方針では、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準を平成22年度までにおおむね達成することが目標とされた。その後、中央環境審議会大気環境部会自動車排出ガス総合対策小委員会で、基本方針の見直しについて検討が行われ、大気汚染の状況として、平成22年度までにおおむね達成するという目標は達成されたものの、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準が継続的・安定的に達成されているとは言い難い状況にあることから、平成23年度以降も対策の継続が必要であること等が指摘され、目標については、測定局における環境基準の達成に加え、対策地域全体としての環境基準達成を念頭に、「対策地域における大気の汚染に係る環境基準の確保」とし、目標期間は平成32年度（ただし、測定局における環境基準の達成は平成27年度）として、平成23年3月に基本方針が変更された。これを受け、平成15年8月に策定した「兵庫県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」（以下「前計画」という）を改定するものである。

第2章 計画の目標及び計画の期間

1 前計画の達成状況

前計画の目標は、「対策地域において、二酸化窒素については平成 22 年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準（昭和 53 年環境庁告示第 38 号）を達成すること、浮遊粒子状物質については平成 22 年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準（昭和 48 年環境庁告示第 25 号）を達成すること」とされていた。

平成 22 年度での、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況は表 3-7、3-8 のとおりである。二酸化窒素については 2 局で環境基準非達成であり、浮遊粒子状物質については黄砂の影響により 1 局で環境基準非達成であった。

2 計画の目標

対策地域において、二酸化窒素については平成 32 年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準を確保すること、浮遊粒子状物質については平成 32 年度までに自動車排出粒子状物質の総量が相当程度削減されることにより、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを計画の目標とする。

ただし、平成 27 年度までに、すべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するよう最善を尽くす。

3 計画の対象地域

本計画の対象とする地域は、自動車 NO_x・PM 法第 6 条第 1 項及び第 8 条第 1 項に基づき定められた対策地域（神戸市、姫路市（平成 18 年 3 月の市町合併前の家島町、夢前町、香寺町、安富町を除く）、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、加古川市、宝塚市、高砂市、川西市、加古郡播磨町、揖保郡太子町の区域）とする。

4 目標達成に必要な削減量

（1）窒素酸化物

対策地域における自動車排出窒素酸化物の総量を、平成 32 年度までに二酸化窒素に係る大気環境基準を確保することを目標に、平成 21 年度の総量 12,470 t／年から、5,914 t／年削減し、平成 32 年度までに 6,556 t／年とする。また、平成 27 年度までに、すべての監視測定局における二酸化窒素に係る大気環境基準を達成するため、自動車排出窒素酸化物の総量を 9,390 t／年とする。

（2）粒子状物質

対策地域における自動車排出粒子状物質の総量を、平成 32 年度までに浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを目標に、平成 21 年度の総量 689 t／年から、288 t／年削減し、平成 32 年度までに 401 t／年とする。また、平成 27 年度ま

で、すべての監視測定局における浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成するため、自動車排出粒子状物質の総量を 526 t / 年とする。

第3章 対策地域の現状

1 窒素酸化物及び粒子状物質の排出状況

(1) 発生源別の排出状況

①窒素酸化物

窒素酸化物は、自動車のほか、工場・事業場、船舶、航空機等から、燃焼等によって発生する。

平成21年度の対策地域における窒素酸化物の排出量のうち、自動車からの排出量は、全体の約23%である。また、工場・事業場は約55%、その他の発生源が約21%である。

表3-1 発生源別窒素酸化物排出量（平成21年度・対策地域）

発 生 源	窒素酸化物排出量（t／年）	割合（%）
自動車	12,470	23
工場・事業場	29,510	55
船舶	3,973	7
航空機	1,194	2
一般家庭	1,451	3
群小（事業所）	689	1
建設機器等	4,466	8
合 計	53,753	100※

出典：「ディーゼル自動車等運行規制のあり方検討事業に係る大気環境濃度予測調査業務報告書」（平成23年12月）－兵庫県－

※ 本計画に記載した表の割合表記に、一部小数点以下の端数処理のため、合計が100にならない場合があります。

②粒子状物質

粒子状物質の発生源は、ディーゼル車等の自動車のほか、工場・事業場、船舶、航空機等の人為的なもののほか、海塩粒子、土壌の巻き上げ、火山活動などの自然発生源によるものなど、極めて多岐にわたっている。

また、硫黄酸化物、窒素酸化物、塩化水素、炭化水素等のガス状物質から生成される二次生成粒子がある。

平成21年度の対策地域における粒子状物質排出量のうち、自動車由来のものは約24%、工場・事業場由来のものが約52%、その他の発生源由来のものが約25%である。

表 3－2 発生源別粒子状物質排出量（平成 21 年度・対策地域）

発 生 源	粒子状物質（t／年）	割合（％）
自動車	689	24
工場・事業場	1,499	52
船舶	322	11
航空機	44	2
一般家庭	73	3
群小（事業所）	65	2
建設機器等	202	7
合 計	2,895	100

出典：「ディーゼル自動車等運行規制のあり方検討事業に係る大気環境濃度予測調査業務報告書」（平成 23 年 12 月）－兵庫県－

（２）発生源別寄与割合

①窒素酸化物

平成 21 年度の対策地域における自動車排出ガス測定局の二酸化窒素濃度に寄与する発生源別の窒素酸化物の割合は、自動車からのものが約 75%、工場・事業場からのものが約 6%となっている。

表 3－3 自動車排出ガス測定局二酸化窒素濃度への寄与割合（平成 21 年度・対策地域）

発 生 源	割合（％）
自動車	75
船舶・航空機	4
工場・事業場	6
群小発生源	6
その他	9
合 計	100

出典：「平成 23 年度総量削減対策の在り方検討業務報告書」（平成 24 年 3 月）－環境省－

②粒子状物質

平成 21 年度の対策地域における自動車排出ガス測定局の浮遊粒子状物質濃度に寄与する発生源別の粒子状物質排出量は、二次生成粒子及び自然由来を除いた自動車からのものが約 20%となっている。

表3－4 自動車排出ガス測定局浮遊粒子状物質濃度への寄与割合（平成21年度・対策地域）

発 生 源	割合（％）
自動車	20
船舶・航空機	1
工場・事業場	1
群小発生源	1
その他	2
二次生成粒子	50
自然由来	25
合 計	100

出典：「平成23年度総量削減対策の在り方検討業務報告書」（平成24年3月）－環境省－

（3）自動車からの排出状況

①窒素酸化物

平成21年度の対策地域における自動車から排出される窒素酸化物の総量のうち、普通貨物自動車、小型貨物自動車、特種自動車からの排出量が約78%を占めている。特に、普通貨物自動車からの排出量が、全体の約65%を占めている。

表3－5 車種別窒素酸化物の排出量（平成21年度・対策地域）

車種	窒素酸化物排出量（t／年）	割合（％）
軽乗用車	305	2
乗用車	1,020	8
バス	813	7
軽貨物自動車	311	2
小型貨物自動車	304	2
貨客車	177	1
普通貨物自動車	8,126	65
特種自動車	1,414	11
合計	12,470	100
（参考）H9年度	19,760	－

出典：「ディーゼル自動車等運行規制のあり方検討事業に係る大気環境濃度予測調査業務報告書」（平成23年12月）－兵庫県－

②粒子状物質

平成21年度の対策地域における自動車から排出される粒子状物質の総量のうち、普通貨物自動車、小型貨物自動車、特種自動車からの排出量が約64%と大部分を占めている。特に、普通貨物自動車からの排出量が、全体の約53%を占めている。

表 3－6 車種別粒子状物質の排出量（平成 21 年度・対策地域）

車種	粒子状物質排出量（t／年）	割合（％）
軽乗用車	38	6
乗用車	134	19
バス	45	7
軽貨物自動車	14	2
小型貨物自動車	19	3
貨客車	17	2
普通貨物自動車	368	53
特種自動車	54	8
合計	689	100
（参考） H9年度	2,531	－

出典：「ディーゼル自動車等運行規制のあり方検討事業に係る大気環境濃度予測調査業務報告書平成」（平成 23 年 12 月）－兵庫県－

2 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境の状況

（1）二酸化窒素に係る環境基準の達成状況

一般環境大気測定局では、平成 11 年度以降、全局で環境基準を達成している。

自動車排出ガス測定局では、平成 14 年度には 32 局中 10 局において環境基準を達成していなかったが、平成 22 年度は 44 局中 2 局で非達成となった。

表 3－7 二酸化窒素濃度及び大気環境基準達成状況の推移(対策地域)

年度		H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
一般環境大気測定局	年間平均値(ppm)	0.019	0.019	0.019	0.018	0.019	0.017	0.017	0.015	0.015
	年間98%値(ppm)	0.039	0.038	0.037	0.035	0.039	0.034	0.034	0.033	0.033
環境基準非達成局数/測定局数		0/49	0/49	0/48	0/48	0/47	0/46	0/49	0/49	0/49
自動車排出ガス測定局	年間平均値(ppm)	0.032	0.033	0.031	0.030	0.031	0.029	0.029	0.027	0.026
	年間98%値(ppm)	0.056	0.056	0.053	0.051	0.055	0.050	0.049	0.049	0.047
環境基準非達成局数/測定局数		10/32	12/37	9/42	7/46	12/43	4/43	3/42	4/44	2/44

出典：兵庫県、大気汚染防止法政令市及び国土交通省の大気常時監視の測定結果

(2) 浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成状況

平成 14 年度には、一般環境大気測定局において 50 局中 18 局、自動車排出ガス測定局において 25 局中 19 局で環境基準を達成していなかったが、その後改善し、平成 21 年度には、一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局ともに全局で環境基準を達成した。

表 3－8 浮遊粒子状物質濃度及び大気環境基準達成状況の推移(対策地域)

年度		H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
一般環境大気測定局	年間平均値(mg/m ³)	0.027	0.027	0.027	0.029	0.028	0.025	0.023	0.022	0.022
	年間2%除外値(mg/m ³)	0.073	0.059	0.057	0.065	0.065	0.069	0.052	0.049	0.060
環境基準非達成局数/測定局数		18/50	0/49	0/48	1/48	0/47	0/46	1/48	0/48	0/48
年間2%除外値で0.10mg/m ³ を超過した局		0	0	0	0	0	0	0	0	0
2日連続で0.10mg/m ³ を超過した局		18	0	0	1	0	0	1	0	0
自動車排出ガス測定局	年間平均値(mg/m ³)	0.036	0.035	0.031	0.032	0.031	0.029	0.026	0.024	0.024
	年間2%除外値(mg/m ³)	0.084	0.070	0.064	0.069	0.067	0.073	0.054	0.051	0.061
環境基準非達成局数/測定局数		19/25	0/31	1/38	4/42	2/39	2/39	0/38	0/39	1/40
年間2%除外値で0.10mg/m ³ を超過した局		3	0	0	0	0	2	0	0	0
2日連続で0.10mg/m ³ を超過した局		19	0	1	4	2	2	0	0	1

出典：兵庫県、大気汚染防止法政令市及び国土交通省の大気常時監視の測定結果

※自動車排出ガス測定局の平成 22 年度での非達成局（1 局）は黄砂も大きな原因である。

3 自動車保有状況

(1) 自動車保有台数

平成 21 年度末現在の対策地域における自動車保有台数（被けん引車及び小型二輪車は除く。）は、約 168 万台であり、車種規制の対象となる自動車の保有台数は、約 15 万台である。車種規制の対象となる自動車のうち、小型貨物自動車が約 53% を占め、ディーゼル乗用車が約 2%、普通貨物自動車が約 27%、特種自動車が約 16%、バスが約 3%を占める。

表 3－9 自動車保有台数（平成 22 年 3 月末・対策地域）

区 分	車 種	台数（千台）	
車種規制対象自動車	普通貨物自動車	40	150
	小型貨物自動車	79	
	バス	4	
	特種自動車（貨物、バス、ディーゼル乗用車ベース）	24	
	ディーゼル乗用車	3	
車種規制対象外自動車	特種自動車（貨物、バス、ディーゼル乗用車ベース以外）	1	1, 530
	ディーゼル乗用車以外の乗用車	1, 131	
	軽自動車	398	
合 計		1, 680	

出典：環境省（(株)数理計画による集計）

(2) 初度登録年別自動車保有台数

兵庫県内に登録されている普通貨物自動車、小型貨物自動車、バス、特種自動車及び特殊自動車のうち、平成 10 年以前に初度登録した自動車が約 28%、平成 11 年から平成 17 年までに初度登録した自動車が約 41%、平成 18 年以降に初度登録した自動車が約 31%を占める。

兵庫県内に登録されている乗用車については、平成 10 年以前に初度登録した自動車が約 19%、平成 11 年から平成 17 年までに初度登録した自動車が約 50%、平成 18 年以降に初度登録した自動車が約 31%を占める。

表 3－10 車種別初度登録年別自動車保有台数（平成 22 年 3 月末・兵庫県）（百台）

	H22	H21	H20	H19	H18	H17	H16	H15	H14	H13	H12	H11	～H10	合計
普通貨物	6	22	44	51	84	78	65	44	34	35	32	22	192	708
小型貨物	18	64	83	97	144	136	106	71	59	54	51	42	290	1,216
バ ス	2	4	5	5	8	7	5	4	4	4	5	4	19	76
特 種	9	22	25	32	38	34	27	25	23	23	22	19	100	400
特 殊	1	1	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	110	132
乗 用 車	373	1,088	1,112	1,151	1,222	1,287	1,303	1,200	1,158	1,084	999	844	3,029	15,849

出典：「自動車保有車両数 初度登録年別」（平成 23 年 10 月）－（一財）自動車検査登録協会－

(3) 低公害車保有台数

平成 21 年度末の兵庫県内における低公害車の保有台数は約 110 万 5 千台となっている。近年、ハイブリッド自動車の普及が進み、さらに、エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和 54 年 6 月 22 日法律第 49 号）により定められた燃費目標基準値を達成した自動車（低燃費自動車）であって、低排出ガス車認定実施要領（平成 15 年 9 月 26 日国土交通省告示第 1322 号）に基づく低排出ガス認定を受けている自動車（低排出ガス車）が多車種開発・販売されたことから、低公害車の普及台数は増加している。

低公害車の普及に必要なエコ・ステーションは、平成 24 年 5 月時点で、対策地域内に電気自動車用急速充電器 26 箇所、天然ガススタンド 13 箇所設置されている。

表 3－11 低公害車保有台数（平成 22 年 3 月末・兵庫県）

車 種	合 計
電気自動車	36
天然ガス自動車	1,125
ハイブリッド自動車	40,471
低燃費かつ低排出ガス車	1,063,226
合 計	1,104,858

出典：「自動車保有車両数 自検協統計」（平成 23 年 10 月）－（一財）自動車検査登録協会－

表 3-12 エコ・ステーション設置状況（平成 24 年 5 月・対策地域）

急速充電設備	スーパーオートバックスサンシャイン K O B E	神戸市東灘区
	六甲山牧場	神戸市灘区
	日産プリンス兵庫販売(株) 灘店	神戸市灘区
	神戸空港	神戸市中央区
	兵庫日産自動車(株) 中央店	神戸市中央区
	日産レンタカー兵庫店	神戸市兵庫区
	エコール・リラ	神戸市北区
	箕谷駐車場	神戸市北区
	しあわせの村	神戸市北区
	兵庫三菱自動車販売(株) 西神戸店	神戸市長田区
	ナナ・ファーム須磨	神戸市須磨区
	須磨区役所	神戸市須磨区
	こうべ環境未来館	神戸市西区
	軽スタジオ大蔵谷	神戸市西区
	プレんティ	神戸市西区
	兵庫三菱自動車販売(株) 明石店	神戸市西区
	兵庫日産自動車(株) 姫路東店	姫路市
	日産プリンス兵庫販売(株) 姫路店	姫路市
	姫路三菱自動車販売(株) 姫路店	姫路市
	兵庫日産自動車(株) 尼崎店	尼崎市
	日産プリンス兵庫販売(株) 明石店	明石市
	兵庫三菱自動車販売(株) 西宮店	西宮市
	日産大阪販売(株) 伊丹店	伊丹市
	兵庫日産自動車(株) 宝塚北店	宝塚市
	カメウチ電装(株) 太子営業所	太子町
	姫路三菱自動車販売(株) 太子店・クリーンカー太子	太子町
天然ガススタンド	石屋川エコ・ステーション	神戸市東灘区
	敏馬エコ・ステーション	神戸市灘区
	MK神戸空港前エコ・ステーション	神戸市中央区
	神戸京橋インターエコ・ステーション	神戸市中央区
	神戸布施畑インターエコ・ステーション	神戸市須磨区
	姫路・城の東エコ・ステーション	姫路市
	姫路東インターエコ・ステーション	姫路市
	尼崎エコ・ステーション	尼崎市
	Good尼崎南エコ・ステーション	尼崎市
	西明石エコ・ステーション	明石市
	西宮マリナパークシティ・エコ・ステーション	西宮市
	西宮インターエコ・ステーション	西宮市
	東加古川エコ・ステーション	加古川市

出典：「低公害車ガイドブック 2011」－環境省・経済産業省・国土交通省－、兵庫県調べ

4 道路・鉄道等の状況

(1) 道路

① 延長

兵庫県内の道路延長は、高速自動車国道が約 299km、本州四国連絡道路が約 79km、都市高速道路が約 95km、一般国道が約 1,416km、県道が約 4,335km、市町道が約 30,237km、合計約 36,000km である。(平成 23 年 4 月 1 日現在 兵庫県調べ)

② 主要路線における交通量と大型車混入率

対策地域内における昼間 12 時間交通量が 5 万台以上の地点は 7 路線、37 地点である。また、これらの路線における大型車混入率は、13.4%~41.0%である。(平成 17 年度道路交通センサス)

③ 平均旅行速度

平成 17 年度での対策地域における混雑時旅行速度の平均値は、約 32km/h である。(平成 17 年度道路交通センサスより集計)

④ 発生集中交通量

平成 17 年度での対策地域における平日の自動車交通量は、約 724 万トリップエンドであり、この内、貨物自動車類（軽貨物自動車、小型貨物自動車、普通貨物自動車及び特種自動車）の割合は約 25%、乗用車類（軽乗用車、乗用車、バス）の割合は約 75%である。(平成 17 年度道路交通センサスより集計)

(2) 鉄道

兵庫県内で 15 の事業者が鉄道事業を行っており（対策地域内は 12 事業者）、鉄道の総延長は約 965km である。(平成 24 年 4 月 1 日現在 兵庫県調べ)

5 物流の状況

(1) 自動車による業態別貨物輸送状況

県内に使用の本拠を置く自動車の平成 21 年度における業態別貨物輸送状況は、以下のとおりである。

表 3－1 3 業態別貨物輸送状況（平成 21 年度・兵庫県）

年度		営 業 用	自 家 用	合 計
H21	輸送トン数（百万トン）	106(69%)	48(31%)	154(100%)
	輸送トンキロ（百万トンキロ）	10,081(90%)	1,103(10%)	11,184(100%)
	輸送効率（%）	48	23	44
(参考) H11	輸送トン数（百万トン）	83(43%)	111(57%)	194(100%)
	輸送トンキロ（百万トンキロ）	8,221(78%)	2,317(22%)	10,538(100%)
	輸送効率（%）	52	31	45

（注）輸送効率＝輸送トンキロ／能力（最大積載量の貨物を輸送した時の）トンキロ×100

出典：「自動車輸送統計年報（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

(2) 輸送機関別貨物流動状況

平成 21 年度において、県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 3－1 4 輸送機関別貨物流動量（平成 21 年度・兵庫県）（百万トン）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
H21	自 動 車	129(50%)	66(25%)	62(24%)	257(100%)
	鉄 道	0.0(1%)	0.5(56%)	0.4(44%)	0.9(100%)
	内航海運	8(15%)	21(38%)	26(47%)	55(100%)
	合 計	137(44%)	87(28%)	88(28%)	313(100%)
(参考) H11	自 動 車	193(65%)	51(17%)	55(18%)	299(100%)
	鉄 道	0.0(2%)	0.4(54%)	0.3(54%)	0.7(100%)
	内航海運	10(15%)	24(36%)	33(49%)	67(100%)
	合 計	203(55%)	76(21%)	88(24%)	367(100%)

出典：「貨物・旅客地域流動調査・分析資料（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

表 3－15 輸送機関別貨物流動量構成比（平成 21 年度・兵庫県）（％）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
H21	自 動 車	94.2	75.3	70.6	82.3
	鉄 道	0.0	0.6	0.4	0.3
	内航海運	5.8	24.1	29.0	17.4
	合 計	100	100	100	100
(参考) H11	自 動 車	95.1	67.6	62.1	85.1
	鉄 道	0.0	0.6	0.4	0.2
	内航海運	4.9	31.8	37.5	18.3
	合 計	100	100	100	100

出典：「貨物・旅客地域流動調査・分析資料（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

6 人流の状況

（１）自動車車種別人員流動量

平成 21 年度において、県内を発着及び経由した旅客の自動車車種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 3－16 自動車車種別人員流動量（平成 21 年度・兵庫県）（百万人）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
H21	自家用乗用車	2,025 (90%)	111 (5%)	111 (5%)	2,248 (100%)
	営業用乗用車	66 (93%)	1 (2%)	4 (6%)	71 (100%)
	乗合バス	211 (97%)	3 (1%)	3 (1%)	217 (100%)
	貸し切りバス	7 (44%)	4 (27%)	4 (29%)	15 (100%)
	自家用バス	49 (91%)	2 (4%)	2 (4%)	54 (100%)
	合 計	2,358 (91%)	122 (5%)	125 (5%)	2,605 (100%)
(参考) H11	自家用乗用車	2,028 (90%)	107 (5%)	107 (5%)	2,242 (100%)
	営業用乗用車	100 (94%)	2 (2%)	4 (4%)	106 (100%)
	乗合バス	277 (98%)	3 (1%)	3 (1%)	283 (100%)
	貸し切りバス	7 (48%)	4 (28%)	3 (24%)	14 (100%)
	自家用バス	76 (95%)	1 (2%)	3 (3%)	80 (100%)
	合 計	2,488 (92%)	117 (4%)	120 (4%)	2,725 (100%)

出典：「貨物・旅客地域流動調査・分析資料（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

表 3－1 7 自動車車種別人員流動量構成比（平成 21 年度・兵庫県）（％）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
H21	自家用乗用車	85.9	91.4	89.1	86.3
	営業用乗用車	2.8	1.0	3.2	2.7
	乗合バス	9.0	2.4	2.4	8.3
	貸し切りバス	0.3	3.3	3.4	0.6
	自家用バス	2.1	1.9	1.8	2.1
	合 計	100	100	100	100
(参考) H11	自家用乗用車	81.5	91.5	89.2	82.3
	営業用乗用車	4.0	1.8	3.6	3.9
	乗合バス	11.2	2.2	2.2	10.4
	貸し切りバス	0.3	3.3	2.7	0.5
	自家用バス	3.0	1.2	2.3	2.9
	合 計	100	100	100	100

出典：「貨物・旅客地域流動調査・分析資料（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

（２）輸送機関別人員流動量

平成 21 年度において、県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 3－1 8 輸送機関別人員流動量（平成 21 年度・兵庫県）（百万人）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
H21	自 動 車	2,358 (91%)	122 (5%)	125 (5%)	2,605 (100%)
	鉄 道	802 (65%)	217 (18%)	216 (17%)	1,235 (100%)
	旅 客 船	3 (72%)	1 (14%)	1 (14%)	4 (100%)
	航 空	0 (0%)	1 (50%)	1 (50%)	2 (100%)
	合 計	3,163 (82%)	340 (9%)	343 (9%)	3,846 (100%)
(参考) H11	自 動 車	2,488 (92%)	117 (4%)	120 (4%)	2,725 (100%)
	鉄 道	806 (64%)	220 (18%)	219 (18%)	1,245 (100%)
	旅 客 船	3.7 (70%)	0.7 (15%)	0.7 (15%)	5.1 (100%)
	合 計	3,298 (92%)	338 (4%)	339 (4%)	3,975 (100%)

出典：「貨物・旅客地域流動調査・分析資料（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

注：出典資料では、大阪国際空港（伊丹空港）は大阪府分に計上されているため、但馬－伊丹間の流動量は、県内 ⇄ 県外に含まれている。

表 3－1 9 輸送機関別人員流動量構成比（平成 21 年度・兵庫県）（％）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
H21	自 動 車	74.6	35.8	36.5	67.7
	鉄 道	25.4	63.7	63.0	32.1
	旅 客 船	0.1	0.2	0.2	0.1
	航 空	0.0	0.3	0.3	0.1
	合 計	100	100	100	100
(参考) H11	自 動 車	75.5	34.7	35.4	68.6
	鉄 道	24.4	65.1	64.4	31.3
	旅 客 船	0.1	0.2	0.2	0.1
	合 計	100	100	100	100

出典：「貨物・旅客地域流動調査・分析資料（平成 21 年度）」－国土交通省－、兵庫県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 8 月）－兵庫県－

第4章 計画達成の方途

1 自動車単体対策の推進

(1) 自動車排出ガス規制の強化

平成 17 年中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第 8 次答申)」で示された新車のディーゼル車等に対する排出ガス規制(ポスト新長期規制)が、平成 21 年 10 月から順次適用されてきた。

また、平成 22 年の「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第 10 次答申)」では、ディーゼル重量車に関し、排出ガス試験サイクルを世界統一試験サイクル WHTC (World Harmonized Transient Cycle) に変更し、排出ガス後処理装置の浄化率が低いエンジン冷間時を考慮に入れた排出ガス測定値を採用し、その排出ガス測定法に基づく窒素酸化物に係る許容限度目標値が示されたところである。

今後、第 10 次答申を踏まえ、国においては、新たな許容限度目標値を、平成 27 年度重量車燃費基準の達成に向けた技術開発の期間を確保するとともに、開発スケジュールが輻輳しないよう、平成 28 年末までに適用する。ただし、一部排出ガス後処理装置の搭載に係る制約の大きい種別の自動車については平成 30 年末までに適用する。

(2) 車両検査・点検整備の徹底

整備不良や過積載による自動車排出ガスの増加を防止するために、国及び兵庫県警は是正指導、監視の徹底及び取締りを実施する。加えて、国は、車両重量が制限値を越える特種車両に対して是正指導や取締りを実施する。

また、国は、関係機関と連携して、自動車点検整備推進運動、ディーゼル車排ガスクリーンキャンペーン、マイカー点検教室等を推進するとともに、自動車運送事業者及び自動車整備事業者等に対する研修会等により、自動車の適切な点検整備を促進する。

(3) 最新規制適合車への転換促進

関係機関は協力して、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量の少ない最新規制適合車への転換を促進するため、事業者に対して啓発を行うとともに、県等は中小事業者に対する低利融資のあっせん等の支援を行う。

(4) その他の自動車排出ガス低減対策の推進

県は、ディーゼル車から排出される窒素酸化物や粒子状物質を低減する装置(NO_x・PM 低減装置)の装着に支援を行うなど、その普及に努める。

また、平成 17 年 1 月から超低硫黄軽油(S-10ppm)の全国供給が開始され、粒子状物質の排出量削減が図られてきており、国等は今後も引き続き燃料品質対

策や自動車排出窒素酸化物等の低減技術の研究開発を推進し、適切なものについては普及を図る。

さらに、「兵庫県不正軽油対策協議会」を通じて関係機関が連携し、不正軽油対策を進める。

2 車種規制の実施

自動車 NO_x・PM 法に基づく車種規制の円滑な推進のため、国は、自動車の使用可能最終日を車検証に記載する等車種規制の徹底を図る。また、国等はパンフレットの作成、ホームページ等による周知を行うほか、県等による低利融資のあっせん等により、車種規制に適合した自動車への転換を促進する。

また、国及び県は、自動車 NO_x・PM 法に基づき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（平成 14 年 4 月 30 日国土交通省告示第 346 号）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（平成 20 年 3 月 25 日内閣府、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省告示第 1 号）（事業者の判断の基準）を勘案して、事業者に対し、車種規制基準適合車への早期代替を指導、啓発する。

3 運行規制の実施

自動車 NO_x・PM 法に基づく車種規制は、対策地域内に使用の本拠を置く自動車に限られ、対策地域外に使用の本拠を置く自動車に対策地域内に流入する場合には、規制が適用されない。

このため、県は、対策地域内に特別対策地域（神戸市灘区、東灘区、尼崎市、西宮市（北部を除く。）、芦屋市、伊丹市）を設定し、環境の保全と創造に関する条例に基づく流入車両に対する規制を実施するとともに、荷主に対し、条例規定の遵守が確保されるよう適切な措置を講ずべきことを指導する。

また、高校野球大会開催時等、特別対策地域への交通量の増加が見込まれる際には、事業者に対し、条例規定の遵守を指導する。

4 低公害車の普及促進

（1）公用車への率先導入

国は、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成 12 年 5 月 31 日法律第 100 号）に基づき、公用車への低公害車導入を進める。また、県は、「環境率先行動計画～ひょうごエコアクションプログラム～」及び「兵庫県公用車に係る低公害車等導入指針」に基づき、公用車を更新又は新規導入する場合は、原則として低公害車を導入する。また、市町においても、率先して計画的な低公害車の導入に努めるものとする。

(2) 事業者指導及び導入支援

国及び県は、自動車 NOx・PM 法に基づき定められた事業者の判断の基準を勘案して、事業者に対し、低公害車を導入するよう指導を行う。

また、国、県、市等は、低公害車の導入に対する補助、低公害車購入資金の低利融資のあつせん、自動車税及び自動車重量税、自動車取得税の軽減等の支援を行うことにより、低公害車の普及を促進する。

(3) エコ・ステーション等燃料供給設備の整備

低公害車の普及には、天然ガス等の燃料や電気を供給する施設の整備が必要であることから、国等は支援措置を講じるなど、エコ・ステーション等燃料供給設備の設置を促進する。

(4) 技術開発の促進等

国等関係機関は、燃料電池自動車の実用化や次世代低公害車の技術開発を早急に進め、その普及を図る。

(5) 関係機関等の連携による取り組みの推進

関西広域連合、「近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会」、「関西 FCV・インフラ整備推進連絡会議」などを通じて関係機関が連携し、低公害車の導入を推進するとともに、「近畿八府県市自動車環境対策協議会」における「グリーン配送共同宣言」に基づく取り組みを推進する。

また、関係機関等が連携し、各種イベント等への出展やパンフレットの作成・配布等により、普及啓発を行う。

5 交通需要の調整・低減

(1) 輸送効率の向上

平成 21 年 7 月に閣議決定された「総合物流施策大綱」を踏まえて、国等関係機関は、「国際物流戦略チーム」や「関西グリーン物流パートナーシップ会議」等を通じて各種施策を総合的に推進し、営業用トラックの積極的活用、共同輸送の推進等による輸送の効率化の向上を図るよう促す。

(2) 適正な輸送機関の選択と物流拠点の整備の促進

国は、荷主及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、CO₂排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフト等を推進し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型物流体系の構築を図る。

特に県では、物流機能の強化やモーダルシフトの推進による地域環境改善の実

現に向けて「神戸港と連携したコンテナ取扱機能の強化」を主要施策として位置付け、行政、経済界、港湾利用者等が連携してポートセールス活動等の取組を展開する。

また、国は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成 17 年 7 月 22 日法律第 85 号）に基づき、物流拠点施設の総合化と効率化を促進することによって、物流改革の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図るほか、県等は、「兵庫県卸売市場整備計画」に基づき、地域の流通拠点となる卸売市場の整備を促進する。

（３）公共交通機関の利便性の向上

市町等関係機関は、駅周辺インフラ整備や JR 山陰・播但線的高速化等の鉄道の運行改善等による利便性向上、路線バス、コミュニティバスの維持を通して、環境にやさしい公共交通機関を重視した交通システムへの転換を促進する。

表 4－1 鉄道の整備

路 線	事業内容
JR 西日本 東海道本線（JR 神戸線） 灘－六甲道間	鉄道新駅の整備
JR 西日本 山陽本線（JR 神戸線） 姫路－御着間	鉄道新駅の整備
JR 西日本 山陰本線、播但線	鉄道的高速化
JR 西日本 東海道本線（JR 神戸線） 尼崎駅	鉄道駅の改良
JR 西日本 東海道本線（JR 神戸線） 摂津本山駅	鉄道駅の改良
阪神電鉄 本線 阪神三宮駅	鉄道駅の改良
阪神電鉄 本線 阪神甲子園駅	鉄道駅の改良

表 4－2 駅前広場の整備

路 線	駅 名
JR 西日本 山陽本線（JR 神戸線）	明石駅、曾根駅、姫路駅（北側、南側）
JR 西日本 播但線	溝口駅、香呂駅
山陽電鉄 本線	山陽明石駅、西新町駅、白浜の宮駅、妻鹿駅

（４）歩道、自転車通行空間等の整備

徒歩や自転車利用を促進し、自動車利用を抑制するため、車道から分離した歩道や自転車通行空間、駐輪場等の整備を促進する。

表 4－3 歩道、自転車通行空間等の整備（国道、県道）

主 体	道路名	事業内容
近畿地方整備局	国道 2 号（神戸市：三宮地区）	自転車歩行者道の整備
近畿地方整備局	国道 43 号（五合橋歩道橋、出屋敷歩道橋）	歩道橋のバリアフリー化（エレベーター設置）
県	県道明石高砂線（播磨町）等	歩道の整備
県	県道米谷昆陽尼崎線（尼崎市）等	歩道のバリアフリー化（段差解消等）
県	県道高田久々知線（尼崎市）	自転車通行空間の整備
神戸市	国道 28 号（大開通り）	自転車通行空間の整備

表 4－4 駐輪場の整備

事業主体	駅名等
姫路市	JR 西日本：姫路駅、溝口駅、香呂駅 山陽電鉄：妻鹿駅、白浜の宮駅
明石市	JR 西日本：明石駅 山陽電鉄：山陽魚住駅
高砂市	JR 西日本：曾根駅

（５）事業者への指導及び普及啓発

自動車 NO_x・PM 法に基づき、対策地域内に軽自動車以外の自動車を 30 台以上使用する事業者に対して、自動車使用管理計画の提出と、毎年の実施状況報告が義務付けられている。国及び県は、事業者が、自動車 NO_x・PM 法の規定により定められた事業者の判断の基準に基づき、共同輸配送、帰り荷の確保、ジャスト・イン・タイムサービスの改善、受注時間と配送時間のルール化等の適切な自動車利用により事業活動に伴う自動車から排出される窒素酸化物等を削減するよう、指導・助言を行う。

（６）TDM 施策の推進

地域の環境改善を図ることを目的に、公共交通の利便性向上方策、交通需要マネジメント（TDM）、交通流の円滑化等を総合的に推進していく「阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会」で、具体的な施策を検討し推進する。

6 交通流対策の推進

(1) 交通の分散

交通の分散や渋滞の解消を図るため、バイパス道路等の整備を実施する。

また、国道 43 号・阪神高速神戸線沿道の大気環境改善のため、阪神高速湾岸線で実施されている環境ロードプライシングを継続する。

大阪湾岸道路西伸部については、平成 21 年 3 月に六甲アイランドから駒ヶ林南間の都市計画決定がなされたことで全区間都市計画決定された。引き続き、早期事業化を目指す。

表 4－5 高速道路・バイパス道路等の主な整備箇所（国道、県道）

主 体	道路名	区間等
NEXCO 西日本	新名神高速道路	神戸市北区～大阪府境
近畿地方整備局	国道 175 号（平野拡幅）	神戸市西区平野町西戸田～神戸市西区平野町常本
近畿地方整備局	国道 176 号（名塩道路）	西宮市塩瀬町名塩字ヤケリ～西宮市塩瀬町名塩字士林
県	国道 2 号（和坂拡幅）	明石市立石 1 丁目～和坂
県	東播磨南北道路（県道加古川小野線）	加古川市野口町～小野市
県	都市計画道路尼崎宝塚線	尼崎市元浜～宝塚市小浜
県・神戸市	県道有馬山口線	神戸市北区有馬町～西宮市山口町

(2) 交通渋滞の解消（ボトルネック対策）

踏切遮断による交通渋滞が著しい幹線道路等の渋滞解消及び踏切事故の解消を図るため、複数の幹線道路と交差している鉄道を連続して高架化する連続立体交差事業を進める。

また、渋滞や走行速度の低下を来している幹線道路においては、道路の拡幅改良等の適切な改善を進めるとともに、右・左折線用車線の設置等の交差点改良を行う。

なお、県管理道路については、県が策定した「渋滞交差点解消プログラム」に基づき、重点的に整備していく。

表 4－6 連続立体交差

鉄道路線	区 間
山陽電鉄本線	明石川～林崎松江海岸駅間（県施行）
阪神電鉄本線	甲子園駅～武庫川間（県施行） 住吉駅～芦屋駅間（神戸市施行）

表４－７ 交差点等改良（国道、県道）

主 体	道路名	地点等
近畿地方整備局	国道２号	神戸市須磨区西須磨～神戸市垂水区泉ヶ丘１丁目間 （塩屋交差点、塩屋町１丁目交差点 他）
近畿地方整備局	国道２号（姫路バイパス）	別所ランプ
県	県道明石高砂線	相生橋西詰交差点
県	県道三木穴栗線	南田原交差点
神戸市	県道神戸三田線	五社北交差点
神戸市	県道大沢西宮線、三木三田線	上小名田交差点
神戸市	県道切畑道場線	道場交差点
神戸市	県道明石神戸宝塚線	西鈴蘭台交差点

（３）違法駐車対策

兵庫県警は、地域の駐車実態を反映して策定したガイドラインに沿って、悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車車両に対する指導取締りを強化し、違法駐車車両の排除と円滑な交通流の確保を図る。

（４）道路工事の平準化等

道路管理者は、道路工事等が特定の時期に集中することにより、道路の効用が著しく低下することを避けるとともに、工事の平準化等を図り、円滑な道路交通を確保する。

また、高速道路における舗装工事等については、適切な工事時間帯の選定、短期集中工事の実施による工事の実施、積極的な広報の展開による道路利用者への周知を十分に行う。

（５）高度道路交通システム（ITS）の推進

兵庫県警及び道路管理者は、道路交通情報通信システム（VICS）や、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）など、最先端の情報通信技術等を用いて、交通渋滞や交通に起因する環境負荷の低減を図る。

また、国は広範囲でリアルタイムの道路交通情報を提供することにより、ドライバーの効率の良い通行経路選択が可能となる ITS スポットサービスの普及を促進する。

（６）新交通管理システム（UTMS）の推進

兵庫県警は、ITS の実現に向けて、個々の車両と双方向通信を行う高度交通管制システム（ITCS）を中核に、ドライバーに対してリアルタイムに交通情報の

提供を行う交通情報提供システム（AMIS）、公共車両を優先的に運行させる公共車両優先システム（PTPS）、自動車排出ガス等交通公害を信号制御等により低減させる交通公害低減システム（EPMS）等をより適正に運用することで、安全、快適にして環境にやさしい交通社会の実現を目指す。

7 局地汚染対策の推進

交通渋滞の著しい交差点において、交通量、道路周辺状況等を踏まえ、道路構造の改良を進めるとともに、当該交差点等に即した局地汚染対策を関係機関が連携して検討、実施する。

また、国及び県は、簡易手法を用い、状況把握等を行う。

さらに、県等は、大規模小売店舗の設置等にあたり、設置者に対し、来客自動車や搬出入車両による混雑が少なくなるような経路を設定するよう指導する。

8 普及啓発活動の推進

自動車による大気汚染は、工場等から排出による汚染とは異なり、不特定多数の発生源から排出され、かつ移動するものである。

また、自動車の利用に関しては、県民、事業者等の日常の活動と深く関わっていることから、県民、事業者等の全ての主体が様々な機会を捉え知識や経験を広げ、自動車による大気汚染に係る取り組みを実践することが必要となっている。

そのため、関係機関は、県民、事業者のそれぞれの取り組みに結びつくよう、普及啓発活動を行い、適正な自動車利用やエコドライブ、エコ通勤やグリーン経営等の普及等を推進する。

また、「新しい地域パートナーシップによる公害防止取組指針（平成 24 年 6 月環境省）」の理念を踏まえ、関係機関、県民、事業者のそれぞれが、情報共有とコミュニケーションの推進を図る。

（1）アイドリングの禁止

県等は、環境の保全と創造に関する条例による駐車時等のアイドリング禁止について、周知徹底を図る。

（2）エコドライブ運動

県等は、エコドライブ運動として、自動車から排出される窒素酸化物等の低減につながるアイドリングストップをはじめ、環境に配慮した自動車の運転、公共交通機関の利用等による自動車利用の抑制、低公害車等の環境負荷の小さい自動車の選択等を、以下の県民、事業者への啓発活動を通じ、推進する。

○ひょうごエコフェスティバル等の環境啓発事業

○パンフレット等普及啓発資材の作成・配布

○インターネットによる情報提供

○街頭キャンペーンの実施

○電光掲示板による啓発

(3) エコ通勤及びグリーン経営

国は、マイカー通勤から公共交通機関への利用転換を図る「エコ通勤」を、「エコ通勤優良事業所認証制度」の啓発により促進するとともに、運輸関係事業者の環境改善努力を客観的に証明・公表し、環境改善への取組み意欲の向上により環境負荷の低減に繋げていく「グリーン経営認証制度」を啓発推奨する。

(4) ノーマイカーデー

「阪神地域ノーマイカーデー推進連絡会」は、毎月 20 日を「ノーマイカーデー」とし、また「阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会」では、毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として公共交通の利用促進を図ってきた。引き続き、イベント等でのパネル展示、地下鉄車内中吊広告、各市町広報紙等により、県民等に公共交通機関の利用を呼びかけるなど、自家用自動車利用の抑制を図る。

(5) 窒素酸化物低減のための季節対策等

県は、大気中の二酸化窒素濃度の高くなる冬期に、事業者に対して自動車の使用自粛について協力を働きかけるとともに、県民に対してもマイカー使用の自粛を呼びかけるなど、自動車使用の抑制を、県内市町との緊密な連携のもとに推進する。

また、夏期において窒素酸化物等が原因物質である光化学オキシダントが高濃度になるおそれがある場合、日本道路交通情報センターを通じて、県民に対して自動車利用の自粛を呼びかける。

第5章 その他の重要事項

1 関係者間の連携

自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質による大気汚染は、発生源となる自動車の地域間移動や汚染物質の隣接府県間の移流など、広域的な問題となっている。そのため、「近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会」、「近畿八府県市自動車環境対策協議会」、「兵庫県大気環境保全連絡協議会」等を通じ、対策地域間等の連携を確保し、相互の十分な調整を図る。

また、国道43号・阪神高速3号神戸線については、平成12年6月に関係5省庁（当時）でとりまとめられた「国道43号等における道路交通環境対策の推進について〈当面の取組〉」や尼崎公害訴訟の和解内容も考慮し、「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、対策を推進する。

2 計画の進行管理

本計画の目標の着実な達成のためには、施策の進捗状況を的確に把握・評価し、必要に応じその後の施策のあり方を見直す必要があることから、「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策定協議会」の関係機関は、計画策定後においても密接に連携を図りつつ、施策の進捗状況の的確かつ継続的な把握と評価に努め、計画の進行管理を着実に実施するものとする。県は、計画の進行管理のため、国、市町等との情報の交換を行いつつ、施策の進捗状況の的確な把握、評価のために必要なデータの収集を行い、その結果を公表するものとする。

また、県民、事業車、行政等が連携した体制を整備し、計画に基づき、各種対策を総合的に推進する。

なお、本計画の着実な推進とともに、工場・事業場についても、大気汚染防止法等に基づく規制を徹底する等、排出量の削減に向けた取り組みを推進する。

3 調査研究

大気汚染の状況を的確に把握するため、環境の変化に対応して自動車排出ガス測定局の整備、充実を図るなど、発生源である自動車についての的確な対策を講ずるため、実態の把握に努めるとともに、今後とも「大気汚染に係る環境保健サーベイランス調査」を実施し、健康状態と大気汚染との関係を定期的・継続的に観察していく。

また、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質（PM_{2.5}）の測定を実施し、科学的知見の集積、発生源寄与の明確化等について、国等が連携しつつ、調査・研究を推進し、情報収集や実態把握を行うなど、対策地域内の自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量の一層の削減を図るための諸施策に関する調査検討を進めるものとする。

4 地球温暖化対策との連携

電気自動車等の低公害車の普及促進やエコドライブの普及促進、交通需要の調整・低減等の施策は、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を防止するための施策であると同時に、地球温暖化防止対策の推進に係る施策でもあるため、地球温暖化防止対策関係機関とも連携し、推進を図る。