

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案 新旧対照表

現 行 第１章 序説	改 定 案 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NOx・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NOx・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NOx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NOx・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NOx・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。	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、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NOx・PM法」という。）に基づく車種規制、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。 しかしながら、本県においては、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、特に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NOx・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NOx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NOx・PM法では、国は、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なければならない。 本計画は、自動車NOx・PM法第7条及び第9条に基づく法定計画であり、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し、県民とともに描いた県政の基本指針「ひょうごビジョン2050」のめざす姿「カーボンニュートラルな暮らし」を実現する環境分野の実行プログラムである。

現 行	改 定 案
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がた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 計画改定の必要性 平成23年3月変更の基本方針では、令和2年度までに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保することが目標とされた。 その後、令和2年度から、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において、基本方針の見直しについて検討が行われた結果、目標はほぼ達成され、現在取り組んでいる各種施策が有効に機能しているといえる一方で、現状を悪化させない観点から、これまで実施してきた施策に継続して取り組んでいく必要があるとされ、令和4年11月に基本方針が変更された。 これを受け、平成25年3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令和2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）を確保すること、浮遊粒子状物質については令和2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）を確保すること」としていた。 環境基準確保の評価に当たっては、環境基準を達成していることのみならず、その状況が維持されているかどうかの考察が必要であり、具体的には、①常時監視測定局において継続的・安定的に環境基準を達成すること、②常時監視測定局がない場所においても汚染の広がりを考慮することが必要になる。 常時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環境基準達成状況は表3-7、3-8のとおりである。前計画の目標年度である令和2年度においても全局で環境基準を達成しているが、新型コロナウイルス感染症拡大により外出自粛等の措置がとられ、交通量に影響が出ていることに留意しなければならない。

現 行	改 定 案
2 計画の目標 対策地域において、二酸化窒素については<u>平成32年度</u>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<u>平成32年度</u>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。 <u>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。</u> 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、<u>平成32年度</u>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、<u>平成32年度</u>までに6,556 t／年とする。<u>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。</u> (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、<u>平成32年度</u>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、<u>平成32年度</u>までに401 t／年とする。<u>また、平成27年度までに、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。</u>	2 計画の目標 対策地域において、二酸化窒素については<u>令和8年度</u>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<u>令和8年度</u>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。 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<u>目標</u>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、<u>令和8年度</u>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、<u>令和8年度</u>までに6,556 t／年とする。 <u>なお、令和2年度の総排出量は、5,075 t／年と、6,556 t／年を下回っているものの、新型コロナウイルス感染症拡大により外出自粛等の措置がとられたことによる影響があることが考えられることもあり、引き続き環境基準の達成を維持するため、削減目標量は前計画と同量としている。</u> (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、令和8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、<u>令和8年度</u>までに401 t／年とする。 <u>なお、令和2年度の総排出量は、275 t／年と、401 t／年を下回っているものの、新型コロナウイルス感染症拡大により外出自粛等の措置がとられたことによる影響があることが考えられることもあり、引き続き環境基準の達成を維持するため、削減目標量は前計画と同量としている。</u>

現 行

改 定 案

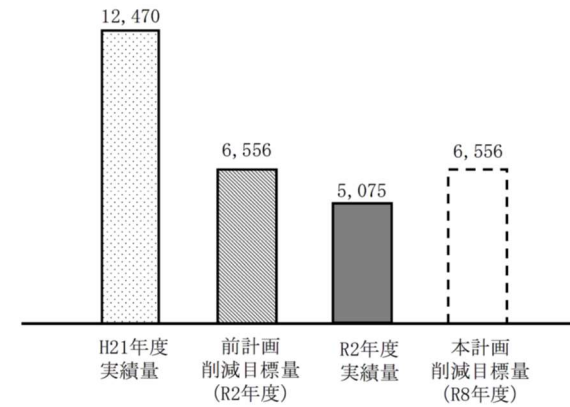


図 1 - 1 自動車排出窒素酸化物の総排出量（対策地域）の状況（t／年）

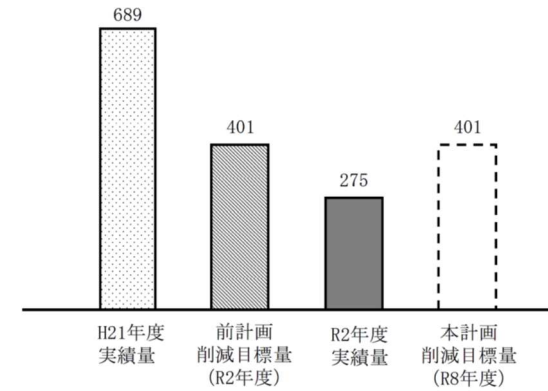


図 1 - 2 自動車排出粒子状物質の総排出量（対策地域）の状況（t／年）

現 行

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、燃焼等に伴って発生する。

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。

改 定 案

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、燃焼等に伴って発生する。

平成27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20%であり、平成21年度の23%から低下している。また、工場・事業場は約58%、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、27年度・対策地域）

発 生 源	平成21年度※1		平成27年度※2	
	窒素酸化物排出量（t／年）	割合（%）	窒素酸化物排出量（t／年）	割合（%）
自動車	12,470	23	9,306	20
工場・事業場	29,510	55	27,120	58
船舶	3,973	7	3,996	9
航空機	1,194	2	1,082	2
一般家庭	1,451	3	1,495	3
群小（事業所）	689	1	691	1
建設機器等	4,466	8	2,851	6
合 計	53,753	100	46,541	100

出典：※1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）（平成25年3月）－兵庫県－

※2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30年3月）－兵庫県－

※ 本計画に記載した表の割合表記の中には、端数処理のため、合計が100にならない場合がある。

現 行	改 定 案																																																																												
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 <u>21</u> 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 <u>24%</u>、工場・事業場由来のものが約 <u>52%</u>、その他の発生源由来のものが約 <u>25%</u>である。	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<u>27</u>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<u>16%</u><u>であり、平成21年度の24%から低下している。また、工場・事業場由来のものが約62%、その他の発生源由来のものが約21%</u>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）	表 3－2 発生源別粒子状物質排出量（平成21、 <u>27</u> 年度・対策地域）																																																																												
<table><tr><th>発 生 源</th><th>粒子状物質（t／年）</th><th>割合（%）</th></tr><tr><td>自動車</td><td>689</td><td>24</td></tr><tr><td>工場・事業場</td><td>1,499</td><td>52</td></tr><tr><td>船舶</td><td>322</td><td>11</td></tr><tr><td>航空機</td><td>44</td><td>2</td></tr><tr><td>一般家庭</td><td>73</td><td>3</td></tr><tr><td>群小（事業所）</td><td>65</td><td>2</td></tr><tr><td>建設機器等</td><td>202</td><td>7</td></tr><tr><td>合 計</td><td>2,895</td><td>100</td></tr></table>	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	<table><tr><th rowspan="2">発 生 源</th><th colspan="2">平成 21 年度※1</th><th colspan="2">平成 27 年度※2</th></tr><tr><th>粒子状物質排出量（t／年）</th><th>割合（%）</th><th>粒子状物質排出量（t／年）</th><th>割合（%）</th></tr><tr><td>自動車</td><td>689</td><td>24</td><td>464</td><td>16</td></tr><tr><td>工場・事業場</td><td>1,499</td><td>52</td><td>1,756</td><td>62</td></tr><tr><td>船舶</td><td>322</td><td>11</td><td>324</td><td>11</td></tr><tr><td>航空機</td><td>44</td><td>2</td><td>38</td><td>1</td></tr><tr><td>一般家庭</td><td>73</td><td>3</td><td>75</td><td>3</td></tr><tr><td>群小（事業所）</td><td>65</td><td>2</td><td>66</td><td>2</td></tr><tr><td>建設機器等</td><td>202</td><td>7</td><td>115</td><td>4</td></tr><tr><td>合 計</td><td>2,895</td><td>100</td><td>2,839</td><td>100</td></tr></table>	発 生 源	平成 21 年度※1		平成 27 年度※2		粒子状物質排出量（t／年）	割合（%）	粒子状物質排出量（t／年）	割合（%）	自動車	689	24	464	16	工場・事業場	1,499	52	1,756	62	船舶	322	11	324	11	航空機	44	2	38	1	一般家庭	73	3	75	3	群小（事業所）	65	2	66	2	建設機器等	202	7	115	4	合 計	2,895	100	2,839	100
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																																																																											
発 生 源	平成 21 年度※1		平成 27 年度※2																																																																										
	粒子状物質排出量（t／年）	割合（%）	粒子状物質排出量（t／年）	割合（%）																																																																									
自動車	689	24	464	16																																																																									
工場・事業場	1,499	52	1,756	62																																																																									
船舶	322	11	324	11																																																																									
航空機	44	2	38	1																																																																									
一般家庭	73	3	75	3																																																																									
群小（事業所）	65	2	66	2																																																																									
建設機器等	202	7	115	4																																																																									
合 計	2,895	100	2,839	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－	出典：※1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）（平成25年3月）－兵庫県－ ※2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30年3月）－兵庫県－																																																																												

現 行	改 定 案																												
(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） <table> <tr> <th>発 生 源</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr> <td>自動車</td><td>75</td></tr> <tr> <td>船舶・航空機</td><td>4</td></tr> <tr> <td>工場・事業場</td><td>6</td></tr> <tr> <td>群小発生源</td><td>6</td></tr> <tr> <td>その他</td><td>9</td></tr> <tr> <td>合 計</td><td>100</td></tr> </table> 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） ー環境省ー 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	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	(2) 発生源別寄与割合 ①窒素酸化物 平成29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66%、工場・事業場からのものが約9%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29年度・対策地域） <table> <tr> <th>発 生 源</th><th>割合 (%)</th></tr> <tr> <td>自動車</td><td>66</td></tr> <tr> <td>船舶</td><td>5</td></tr> <tr> <td>工場・事業場</td><td>9</td></tr> <tr> <td>群小発生源</td><td>8</td></tr> <tr> <td>その他</td><td>12</td></tr> <tr> <td>合 計</td><td>100</td></tr> </table> 出典：「令和3年度自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果等調査検討業務報告書」（令和4年3月）ー環境省ー ②粒子状物質 平成29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15%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29年度・対策地域）	発 生 源	割合 (%)	自動車	66	船舶	5	工場・事業場	9	群小発生源	8	その他	12	合 計	100
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																												
発 生 源	割合 (%)																												
自動車	66																												
船舶	5																												
工場・事業場	9																												
群小発生源	8																												
その他	12																												
合 計	100																												

現 行

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	－

改 定 案

発 生 源	割合 (%)
自動車	15
船舶	2
工場・事業場	2
群小発生源	2
その他	3
二次生成粒子	52
自然由来	26
合 計	100

出典：「令和3年度自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果等調査検討業務報告書」（令和4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29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85%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68%を占めている。

表 3－5 車種別窒素酸化物の排出量（平成29年度・対策地域）

車種	窒素酸化物排出量（t／年）	割合（%）
軽乗用車	105	1
乗用車	294	4
バス	574	7
軽貨物自動車	142	2
小型貨物自動車	154	2
貨客車	109	1
普通貨物自動車	5,682	68
特種自動車	1,262	15
合計	8,322	100
（参考） H9年度※	19,760	－
（参考） H21年度※	12,470	－

現 行

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。

改 定 案

出典：「令和3年度自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果等調査検討業務報告書」（令和4年3月）－環境省－
※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（改定版）（平成25年3月）－兵庫県－

②粒子状物質

平成29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46%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37%を占めている。

表 3－6 車種別粒子状物質の排出量（平成29年度・対策地域）

車種	粒子状物質排出量（t／年）	割合（％）
軽乗用車	46	11
乗用車	142	33
バス	13	3
軽貨物自動車	16	4
小型貨物自動車	9	2
貨客車	12	3
普通貨物自動車	155	37
特種自動車	31	7
合計	424	100
（参考） H9 年度※	2,531	－
（参考） H21 年度※	689	－

出典：「令和3年度自動車NOx・PM総量削減対策環境改善効果等調査検討業務報告書」（令和4年3月）－環境省－
※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（改定版）（平成25年3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23年度以降、全局で環境基準を達成している。

現 行

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

改 定 案

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		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
一般環境大 気測定局	年間平均値 (ppm)	0.015	0.014	0.014	0.013	0.013	0.012	0.012	0.011	0.011	0.01	0.01
	年間98%値 (ppm)	0.031	0.03	0.032	0.029	0.028	0.025	0.028	0.025	0.025	0.025	0.023
環境基準非達成局数/測定局数		0/48	0/49	0/47	0/47	0/46	0/46	0/47	0/44	0/45	0/44	0/44
自動車排出 ガス測定局	年間平均値 (ppm)	0.027	0.026	0.025	0.024	0.024	0.022	0.022	0.020	0.019	0.018	0.017
	年間98%値 (ppm)	0.047	0.047	0.046	0.043	0.042	0.038	0.041	0.038	0.037	0.036	0.033
環境基準非達成局数/測定局数		0/38	0/38	0/38	0/37	0/38	0/38	0/37	0/33	0/34	0/34	0/33

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26年度以降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ている。

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		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
一般環境大 気測定局	年間平均値 (mg/m ³)	0.02	0.02	0.021	0.02	0.018	0.017	0.018	0.018	0.015	0.015	0.014
	年間2%除外値 (mg/m ³)	0.047	0.052	0.059	0.048	0.049	0.039	0.042	0.044	0.04	0.041	0.032
環境基準非達成局数/測定局数		13/47	0/48	1/47	0/47	0/45	0/46	0/46	0/44	0/44	0/42	0/42
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	0	0
2日連続で0.10mg/m ³ を超過した局		13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
自動車排出 ガス測定局	年間平均値 (mg/m ³)	0.023	0.022	0.023	0.021	0.020	0.018	0.019	0.017	0.015	0.015	0.014
	年間2%除外値 (mg/m ³)	0.048	0.055	0.058	0.049	0.050	0.038	0.042	0.040	0.037	0.038	0.030
環境基準非達成局数/測定局数		16/34	0/34	2/34	0/33	0/35	0/35	0/34	0/31	0/32	0/33	0/32
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	0	0
2日連続で0.10mg/m ³ を超過した局		16	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0

現行

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
	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
	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。

改定案

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

3 自動車保有状況

（1）自動車保有台数

令和2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193万台であり、そのうち車種規制の対象となる自動車の保有台数は、約20万台である。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40%を占め、ディーゼル乗用車が約21%、普通貨物自動車が約24%、特種自動車が約13%、バスが約2%を占める。

表3－9 自動車保有台数（令和3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	49
	小型貨物自動車	80
	バス	5
	特種自動車(貨物、バス、ディーゼル乗用車ベース)	26
	ディーゼル乗用車	44
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)	4
	ディーゼル乗用車以外の乗用車	1,106
	軽自動車	618
合 計		1,932

出典：環境省提供データ

（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21年以前に初度登録した自動車が約41%、平成22年から平成28年までに初度登録した自動車が約30%、平成29年から令和3年3月までに初度登録した自動車が約28%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21年以前に初度登録した自動車が約28%、平成22年から平成28年までに初度登録した自動車が約42%、平成29年から令和3年3月までに初度登録した自動車が約30%を占める。

現 行

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－

改 定 案

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

区 分	車 種	合 計	～H21	H22～H28	H29～R3
乗 用 車	乗 用 車	15,302 (100%)	4,241 (28%)	6,411 (42%)	4,651 (30%)
乗用車以外	普通貨物	771	334	225	212
	小型貨物	1,116	411	354	351
	バス	78	33	26	18
	特 種	442	164	150	128
	特 殊	131	110	12	8
	合 計	2,538 (100%)	1,052 (41%)	768 (30%)	718 (28%)

出典：「初度登録年別 自動車保有車両数」（令和3年10月）－（一財）自動車検査登録情報協会－

（3）次世代自動車保有台数

令和2年度末の兵庫県内における次世代自動車の保有台数は約44万7千台となっている。近年、ハイブリッド自動車の普及が進み、さらに、燃料電池自動車の量産化、電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車が多車種開発・販売されたことから、次世代自動車の普及台数は増加している。

次世代自動車の普及に必要な燃料供給設備は、対策地域内に令和5年5月末時点で、水素ステーション4箇所、令和4年9月末時点で、電気自動車用普通充電器578箇所、急速充電器160箇所、天然ガススタンド8箇所が設置されている。

表 3－11 次世代自動車保有台数（令和4年3月末・兵庫県）

車 種	合 計
燃料電池自動車	182
電気自動車	6,184
ハイブリッド自動車	433,377
プラグインハイブリッド自動車	7,186
天然ガス自動車	174
合 計	447,103

出典：「自動車保有車両数 自検協統計」（令和4年10月）－（一財）自動車検査登録情報協会－

現 行

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KOBÉ	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
	ブレンティ	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

改 定 案

表 3-12 燃料供給設備設置状況（対策地域）

水素ステーション (令和5年5月末現在)	神戸七宮水素ステーション イワタニ水素ステーション兵庫姫路 イワタニ水素ステーション尼崎 エア・リキードMK神戸空港前水素ステーション	神戸市兵庫区 姫路市 尼崎市 神戸市中央区
天然ガススタンド (令和4年9月末現在)	石屋川エコ・ステーション こうべバイオガスステーション MK神戸空港前エコ・ステーション 神戸布施畑インターエコ・ステーション 姫路城の東エコ・ステーション Good尼崎南エコ・ステーション 西宮マリナエコ・ステーション 西宮インターエコ・ステーション	神戸市東灘区 神戸市東灘区 神戸市中央区 神戸市須磨区 姫路市 尼崎市 西宮市 西宮市

出典：天然ガス自動車カタログ2022

現 行	改 定 案
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。	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332km、本州四国連絡道路が約79km、都市高速道路が約104km、一般国道が約1,409km、主要地方道が約1,839km、一般県道が約2,504km、市町道が約30,751km、合計約37,020kmである。(令和3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 平成27年度の対策地域内における昼間12時間自動車交通量が5万台以上の地点は5路線、63地点である。また、これらの路線における大型車混入率は、13.8%～26.7%である。(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より集計) ③ 平均旅行速度 平成27年度の対策地域における混雑時旅行速度の平均値は、約28km/hである。(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より集計) ④ 発生集中交通量 平成27年度の対策地域における昼間12時間自動車交通量は、約2,500万台であり、この内、大型車の割合は約17%、小型車の割合は約83%である。(平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より集計) (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11事業者)、鉄道の総延長は約961kmである。(令和4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令和2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。

現 行

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。

改 定 案

表 3－1 3 業態別貨物輸送状況（令和2年度・兵庫県）

年度		営 業 用				自 家 用			
		普通車	小型車	特種用途車	軽自動車	普通車	小型車	特種用途車	軽自動車
R2	輸送トン数（百万トン）	87	0.4	22	1	18	5	7	—
	輸送トンキロ（百万トンキロ）	6,098	12	1,691	18	441	82	115	—
	能力トンキロ（百万トンキロ）	15,231	74	4,220	71	2,085	1,277	500	—
	輸送効率（%）	40	16	40	25	21	6	23	—
(参考) H21	輸送トン数（百万トン）	94	0.7	—	0.6	36	8	—	4
	輸送トンキロ（百万トンキロ）	7,774	26	—	20	652	111	—	63
	能力トンキロ（百万トンキロ）	25,105	128	—	80	2,046	1,248	—	660
	輸送効率（%）	31	20	—	25	32	9	—	10

輸送効率＝輸送トンキロ÷能力トンキロ×100

輸送トンキロ：輸送した貨物の重量(トン)に輸送距離(km)を乗じた値の合計

能力トンキロ：各車両が走ったとき常に最大積載量の貨物を輸送した場合のトンキロ

（注）H22年10月及びR2年4月に調査方法、集計方法等が変更されたため、旧統計値に接続係数を乗じて統計値を算出した（R2年4月の変更による接続係数は確定値ではない）。

出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」

（2）輸送機関別貨物流動状況

令和2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。

現 行

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
 一、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 5 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
 一、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－

改 定 案

表 3－1 4 輸送機関別貨物流動量（令和2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
R2	自 動 車	69(53%)	30(24%)	30(23%)	130(100%)
	鉄 道	0.0(1%)	0.5(58%)	0.4(41%)	0.9(100%)
	内航海運	6(11%)	25(45%)	25(45%)	55(100%)
	合 計	75(40%)	56(30%)	55(30%)	186(100%)
(参考) 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%)

出典：貨物・旅客地域流動調査－国土交通省－

表 3－1 5 輸送機関別貨物流動量構成比（令和2年度・兵庫県）（％）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
R2	自 動 車	92.1	54.7	54.6	69.7
	鉄 道	0.0	0.9	0.6	0.5
	内航海運	7.9	44.4	44.7	29.8
	合 計	100.0	100.0	100.0	100.0
(参考) 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

出典：貨物・旅客地域流動調査－国土交通省－

現行

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－

改定案

6 人流の状況
(1) 自動車車種別人員流動量
令和2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 (令和2年度・兵庫県) (百万人)

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
R2	営業用乗用車	3.8 (98%)	0.0 (0%)	0.1 (2%)	3.9 (100%)
	乗 合 バ ス	174.1 (99.5%)	0.4 (0.2%)	0.4 (0.2%)	175.0 (100%)
	貸し切りバス	10 (95%)	0.3 (2.5%)	0.3 (2.5%)	10.5 (100%)
	合 計	188 (99%)	0.7 (0.4%)	0.7 (0.4%)	189.4 (100%)
(参考) H21※	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%)
	合 計	284 (93%)	8 (3%)	11 (4%)	303 (100%)

出典：貨物・旅客地域流動調査－国土交通省－
※H22年度から、「自家用自動車旅客数」、「自家用バス旅客数」が集計項目から除かれたため、前計画から再集計を実施

現 行

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%)

改 定 案

表 3－1 7 自動車車種別人員流動量構成比（令和2年度・兵庫県）（％）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
R2	営業用乗用車	2.0	0.0	9.4	2.0
	乗 合 バス	92.7	62.1	55.3	92.4
	貸し切りバス	5.3	37.9	35.3	5.6
	合 計	100	100	100	100
(参考) H21※	営業用乗用車	23.3	14.5	35.9	23.5
	乗 合 バス	74.4	36.4	26.9	71.6
	貸し切りバス	2.3	49.1	37.2	4.9
	合 計	100	100	100	100

出典：貨物・旅客地域流動調査－国土交通省－

※H22年度から、「自家用自動車旅客数」、「自家用バス旅客数」が集計項目から除かれたため、前計画から再集計を実施

（2）輸送機関別人員流動量

令和2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（令和2年度・兵庫県）（百万人）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
R2	自 動 車	188(99%)	1(0.4%)	1(0.4%)	189(100%)
	鉄 道	680(68%)	163(16%)	163(16%)	1,006(100%)
	旅 客 船	1.5(87%)	0.1(8%)	0.1(5%)	1.7(100%)
	航 空	0(0%)	0.6(50%)	0.6(50%)	1.1(100%)
	合 計	869(73%)	165(14%)	165(14%)	1,199(100%)
(参考) H21※	自 動 車	284(94%)	8(1%)	11 (4%)	303(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	1,089(71%)	227 (15%)	229 (15%)	1,544(100%)

現 行

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
 ー、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
 ー、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－

改 定 案

出典：貨物・旅客地域流動調査－国土交通省－

※自動車については、H22年度から、「自家用自動車旅客数」、「自家用バス旅客数」が集計項目から除かれたため、前計画から再集計を実施

（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（令和 2年度・兵庫県）（％）

年度		県内→県内	県内→県外	県外→県内	合 計
R2	自 動 車	21.6	0.4	0.5	15.8
	鉄 道	78.2	99.1	99.1	84.0
	旅 客 船	0.2	0.1	0.1	0.1
	航 空	0.0	0.3	0.4	0.1
	合 計	100	100	100	100
(参考) H21※	自 動 車	26.1	3.6	4.9	19.7
	鉄 道	73.7	95.7	94.3	80.0
	旅 客 船	0.2	0.2	0.2	0.2
	航 空	0.0	0.5	0.5	0.1
	合 計	100	100	100	100

出典：貨物・旅客地域流動調査－国土交通省－

※自動車については、H22年度から、「自家用自動車旅客数」、「自家用バス旅客数」が集計項目から除かれたため、前計画から再集計を実施

現 行	改 定 案
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 <u>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。</u> <u>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。</u> <u>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。</u> (2) 車両検査・点検整備の徹底 <u>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、<u>車両重量が制限値を越える</u>特種車両に対して<u>是正指導や取締りを実施する。</u></u> <u>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。</u> (3) 最新規制適合車への転換促進 <u>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。</u>	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 <u>新車に対する排出ガス規制については、中央環境審議会において、排出ガス低減対策や試験方法等の技術的課題に関する検討が行われ、その検討を踏まえて段階的に規制強化が進められてきた。</u> <u>中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」第十次答申（平成22年7月）においては、ディーゼル重量車（トラック・バス）について、国際調和排出ガス試験法（WHDC）の導入、窒素酸化物規制値の強化（ポスト新長期規制に比べ約4割の削減）、試験モード外における排出ガス規制の導入及び高度な車載式故障診断装置の装備義務付け等が行われ、第十二次答申（平成27年2月）においては、乗用車等（乗用車・軽量貨物車・中量貨物車）について国際調和排出ガス試験法（WLTC）の導入、第十三次答申（平成29年5月）においては、全ての筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車へのPMの排出量の規制導入がなされている。また、第十四次答申（令和2年8月）においては、ディーゼル車及び筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車へのPMの粒子数を制限するPN規制の導入等が示された。</u> (2) 車両検査・点検整備の徹底 <u>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、国及び兵庫県警察は是正指導、監視の徹底及び取締りを実施する。加えて、<u>道路管理者は、一般的制限値を超える</u>特殊車両に対して<u>道路法に基づく取締りを実施し、違反者に対しては指導・警告等の措置を講ずる。</u></u> <u>また、国は、関係機関と連携して、自動車点検整備推進運動、<u>尼崎地区</u>ディーゼル車排ガスクリーンキャンペーン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。</u> (3) 最新規制適合車への転換促進 <u>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。</u>

現 行	改 定 案
<u>(4) その他の自動車排出ガス低減対策の推進</u> <u>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 (NOx・PM低減装置) の装着に支援を行うなど、その普及に努める。</u> <u>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。</u> <u>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。</u> 2 車種規制の実施 自動車NOx・PM法に基づく車種規制の円滑な推進のため、国は、<u>自動車の使用可能最終日を車検証に記載する等</u>車種規制の徹底を図る。<u>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。</u> また、国及び県は、自動車NOx・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NOx・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。	2 車種規制の実施 自動車NOx・PM法に基づく車種規制の円滑な推進のため、国は、<u>車検証にNOx・PM対策地域内に使用の本拠を置くことができない旨を記載する等により、</u>車種規制の徹底を図るほか、パンフレットやホームページ等による周知を行う。<u>県等は、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。</u> また、国及び県は、自動車NOx・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NOx・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。

現 行	改 定 案
4 <u>低公害車</u>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<u>低公害車</u>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<u>低公害車</u>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<u>低公害車</u>を導入する。また、市町においても、率先して計画的な<u>低公害車</u>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、<u>低公害車</u>を導入するよう指導を行う。 また、国、県、市等は、<u>低公害車</u>の導入に対する補助、<u>低公害車</u>購入資金の低利融資のあつせん、<u>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</u>により、<u>低公害車</u>の普及を促進する。 (3) <u>エコ・ステーション等</u>燃料供給設備の整備 <u>低公害車</u>の普及には、<u>天然ガス等の燃料</u>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、<u>エコ・ステーション等</u>燃料供給設備の設置を促進する。	4 <u>次世代自動車</u>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<u>電動車</u>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<u>次世代自動車</u>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<u>電動車</u>を導入する。また、市町においても、率先して計画的な<u>次世代自動車</u>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、<u>次世代自動車</u>を導入するよう指導を行う。 また、国、県、市等は、<u>次世代自動車</u>の導入に対する補助、<u>次世代自動車</u>購入資金の低利融資のあつせん、<u>自動車重量税及び自動車税（種別割）の軽減、自動車税（環境性能割）の導入等により、次世代自動車</u>の普及を促進する。 (3) 燃料供給設備の整備 <u>次世代自動車</u>の普及には電気や<u>水素</u>を供給する施設の整備が必要であることから、国及び県は支援措置を講じるなど、<u>水素ステーション等のエネルギー</u>供給設備の設置を促進する。 また、県は、<u>令和7年までに県内10基以上の水素ステーションが整備されることを目指して、阪神、播磨、淡路地域などでニーズ把握を行い、合わせて事業者や県・市町等で構成する地域連絡会を設置し、整備適地の検討、市町補助の創設・拡充などを協議し、具体的な整備方策を検討する。</u>

現 行	改 定 案
(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、<u>「近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会」</u>、<u>「関西FCV・インフラ整備推進連絡会議」</u>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、<u>「近畿八府県市自動車環境対策協議会」</u>における<u>「グリーン配送共同宣言」</u>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。	図4-1 水素ステーションの設置状況（令和5年5月末現在） (4) 技術開発の促進等 国等関係機関は、燃料電池商用車の実用化や次世代自動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、<u>阪神地域自動車総合環境対策推進連絡会</u>などを通じて関係機関が連携し、次世代自動車の導入を推進するとともに、<u>自動車公害防止月間（毎年6月、11月～翌年1月）</u>を設け、<u>関係機関及び団体が連携し、自動車公害防止にかかる</u>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等啓発資材の作成・配布等により、普及啓発を行う。

現 行	改 定 案
5 交通需要の調整・低減 (1) 輸送効率の向上 <u>平成21年7月</u>に閣議決定された「総合物流施策大綱」を踏まえて、<u>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、共同輸配送の推進等による輸送の効率化の向上を図るよう促す。</u> (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 <u>排出原単位</u>の<u>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。</u> <u>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。</u> 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、<u>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。</u> (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<u>やJR山陰・播但線の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。</u>	5 交通需要の調整・低減 (1) 輸送効率の向上 <u>令和3年6月</u>に閣議決定された「総合物流施策大綱」を踏まえて、<u>輸配送の共同化、置き配や宅配ボックスの活用による再配達削減等による輸送の効率の向上を図るよう促す。</u> (2) 適正な輸送機関の選択と物流拠点の整備の促進 国は、<u>温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、</u>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<u>排出量の少ない大量輸送機関である鉄道や船舶等への転換を図るモーダルシフトを推進する。</u> 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、<u>輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の輸送の合理化により、流通業務の効率化を図る。</u> (3) 公共交通機関の利便性の向上 市町等関係機関は、<u>新駅や駅周辺インフラの整備等の鉄道の利用環境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。</u>

現 行

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	鉄道の高速化
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）

改 定 案

表４－１ 鉄道の整備

路 線	事業内容
JR 西日本 山陽本線 英賀保－姫路間	鉄道新駅の整備
JR 西日本 山陽本線 英賀保駅	鉄道駅の改良
神戸電鉄（有馬線） 有馬口駅	鉄道駅の改良
神戸電鉄（有馬線） 有馬温泉駅	鉄道駅の改良
神戸電鉄（有馬線） 唐櫃台駅	鉄道駅の改良
山陽電鉄 霞ヶ丘駅	鉄道駅の改良

表４－２ 駅前広場の整備

路 線	駅 名
JR 西日本 東海道本線	姫路・英賀保間新駅（北側、南側）、芦屋駅、神戸駅、新長田駅
JR 西日本 山陽本線	西明石駅（南側）

（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）

現行

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NOx・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NOx・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。

改定案

主体	道路名	事業内容
近畿地方整備局	国道 28 号（明石市：中崎地区）	歩道の整備
近畿地方整備局	国道 43 号（若宮歩道橋）	歩道橋のバリアフリー化（エレベーター設置）
県	国道 372 号（姫路市）等	歩道の整備
県	県道生瀬門戸荘線（宝塚市）等	歩道のバリアフリー化（段差解消等）
県	県道明石高砂線（高砂市）等	自転車通行空間の整備
神戸市	東灘芦屋線	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
神戸市	JR 西日本：神戸駅、兵庫駅、三宮駅、六甲道駅、新長田駅、垂水駅
姫路市	JR 西日本：姫路・英賀保間新駅
高砂市	山陽電鉄：山陽曾根駅

(5) 事業者への指導及び普及啓発

自動車NOx・PM法に基づき、対策地域内に対象自動車（電気自動車、燃料電池自動車、軽自動車、特殊自動車、自動二輪自動車を除く。）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NOx・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) 公共交通の利用促進

令和 3 年 3 月に改定した「ひょうご公共交通10カ年計画」において、「公共交通の利用促進」等を目標として設定しており、その達成に向けて「地域一体で取り組む組織的・継続的な利用促進運動」や「公共交通への利用転換の意識啓発」等の施策を市町、交通事業者等の関係者と連携・協力して取り組む。

現 行	改 定 案																																																																		
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<u>で実施されている</u>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、<u>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。</u>	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、<u>阪神高速道路(株)</u>は国道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<u>に迂回させる</u>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（<u>六甲アイランド北～駒栄</u>）については、<u>国や阪神高速道路（株）が平成30年に工事着手し整備を進めている。</u>																																																																		
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）	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）																																																																		
<table><tr><th>主 体</th><th>道路名</th><th>区間等</th></tr><tr><td>NEXCO 西日本</td><td>新名神高速道路</td><td>神戸市北区～大阪府境</td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 175 号（平野拡幅）</td><td>神戸市西区平野町西戸田～神戸市西区平野町常本</td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 176 号（名塩道路）</td><td>西宮市塩瀬町名塩字ヤケリ～西宮市塩瀬町名塩字士林</td></tr><tr><td>県</td><td>国道 2 号（和坂拡幅）</td><td>明石市立石 1 丁目～和坂</td></tr><tr><td>県</td><td>東播磨南北道路（県道加古川小野線）</td><td>加古川市野口町～小野市</td></tr><tr><td>県</td><td>都市計画道路尼崎宝塚線</td><td>尼崎市元浜～宝塚市小浜</td></tr><tr><td>県・神戸市</td><td>県道有馬山口線</td><td>神戸市北区有馬町～西宮市山口町</td></tr></table>	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	<table><tr><th>主 体</th><th>道路名</th><th>区間等</th></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 2 号（神戸西バイパス）</td><td>神戸市垂水区名谷町～明石市大久保町</td></tr><tr><td>NEXCO 西日本</td><td></td><td></td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>大阪湾岸道路西伸部</td><td>神戸市東灘区向洋町東～長田区西尻池町</td></tr><tr><td>阪神高速道路(株)</td><td></td><td></td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>名神湾岸連絡線</td><td>西宮市今津水波町～西宮浜 2 丁目</td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 175 号（神出バイパス）</td><td>神戸市西区平野町常本～神出町小東野</td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 176 号（名塩道路）</td><td>西宮市山口町上山口～宝塚市栄町 3 丁目</td></tr><tr><td>県</td><td>国道 2 号（和坂拡幅）</td><td>明石市立石 1 丁目～和坂</td></tr><tr><td>県</td><td>東播磨南北道路（県道加古川小野線）</td><td>加古川市野口町～小野市</td></tr><tr><td>県</td><td>都市計画道路国道線</td><td>姫路市若菜町～神屋町</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>都市計画道路岩岡神出線</td><td>明石市大久保町大窪～神戸市岩岡町岩岡</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>都市計画道路神戸三田線（有馬口）</td><td>神戸市北区有野町唐櫃字上向山～字弥五郎垣</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>都市計画道路須磨多聞線（西須磨）</td><td>神戸市須磨区天神町・行幸町～離宮西町</td></tr></table>	主 体	道路名	区間等	近畿地方整備局	国道 2 号（神戸西バイパス）	神戸市垂水区名谷町～明石市大久保町	NEXCO 西日本			近畿地方整備局	大阪湾岸道路西伸部	神戸市東灘区向洋町東～長田区西尻池町	阪神高速道路(株)			近畿地方整備局	名神湾岸連絡線	西宮市今津水波町～西宮浜 2 丁目	近畿地方整備局	国道 175 号（神出バイパス）	神戸市西区平野町常本～神出町小東野	近畿地方整備局	国道 176 号（名塩道路）	西宮市山口町上山口～宝塚市栄町 3 丁目	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	都市計画道路国道線	姫路市若菜町～神屋町	神戸市	都市計画道路岩岡神出線	明石市大久保町大窪～神戸市岩岡町岩岡	神戸市	都市計画道路神戸三田線（有馬口）	神戸市北区有野町唐櫃字上向山～字弥五郎垣	神戸市	都市計画道路須磨多聞線（西須磨）	神戸市須磨区天神町・行幸町～離宮西町
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																																																																	
主 体	道路名	区間等																																																																	
近畿地方整備局	国道 2 号（神戸西バイパス）	神戸市垂水区名谷町～明石市大久保町																																																																	
NEXCO 西日本																																																																			
近畿地方整備局	大阪湾岸道路西伸部	神戸市東灘区向洋町東～長田区西尻池町																																																																	
阪神高速道路(株)																																																																			
近畿地方整備局	名神湾岸連絡線	西宮市今津水波町～西宮浜 2 丁目																																																																	
近畿地方整備局	国道 175 号（神出バイパス）	神戸市西区平野町常本～神出町小東野																																																																	
近畿地方整備局	国道 176 号（名塩道路）	西宮市山口町上山口～宝塚市栄町 3 丁目																																																																	
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	都市計画道路国道線	姫路市若菜町～神屋町																																																																	
神戸市	都市計画道路岩岡神出線	明石市大久保町大窪～神戸市岩岡町岩岡																																																																	
神戸市	都市計画道路神戸三田線（有馬口）	神戸市北区有野町唐櫃字上向山～字弥五郎垣																																																																	
神戸市	都市計画道路須磨多聞線（西須磨）	神戸市須磨区天神町・行幸町～離宮西町																																																																	

現 行	改 定 案																																																						
(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。	(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	表 4－6 連続立体交差																																																						
<table><tr><th>鉄道路線</th><th>区 間</th></tr><tr><td>山陽電鉄本線</td><td>明石川～林崎松江海岸駅間（県施行）</td></tr><tr><td>阪神電鉄本線</td><td>甲子園駅～武庫川間（県施行） 住吉駅～芦屋駅間（神戸市施行）</td></tr></table>	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）	<table><tr><th>鉄道路線</th><th>区 間</th></tr><tr><td>阪神電鉄本線</td><td>住吉駅～芦屋駅間（神戸市施行）</td></tr></table>	鉄道路線	区 間	阪神電鉄本線	住吉駅～芦屋駅間（神戸市施行）																																												
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）																																																						
鉄道路線	区 間																																																						
阪神電鉄本線	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）	表 4－7 交差点等改良（国道、県道）																																																						
<table><tr><th>主 体</th><th>道路名</th><th>地点等</th></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 2 号</td><td>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）</td></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 2 号（姫路バイパス）</td><td>別所ランプ</td></tr><tr><td>県</td><td>県道明石高砂線</td><td>相生橋西詰交差点</td></tr><tr><td>県</td><td>県道三木栗隈線</td><td>南田原交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道神戸三田線</td><td>五社北交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道大沢西宮線、三木三田線</td><td>上小名田交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道切畑道場線</td><td>道場交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道明石神戸宝塚線</td><td>西鈴蘭台交差点</td></tr></table>	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	県道三木栗隈線	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	<table><tr><th>主 体</th><th>道路名</th><th>地点等</th></tr><tr><td>近畿地方整備局</td><td>国道 2 号</td><td>中央区役所前交差点</td></tr><tr><td>県</td><td>県道明石高砂線</td><td>相生橋西詰交差点</td></tr><tr><td>県</td><td>県道大江島太子線</td><td>下太田交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道神戸三田線</td><td>五社北交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道神戸三田線</td><td>日下部交差点、日下部西交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道長坂垂水線</td><td>小束山 6 丁目交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道神戸三木線</td><td>西盛口交差点</td></tr><tr><td>神戸市</td><td>県道神戸明石線</td><td>王塚台交差点</td></tr></table>	主 体	道路名	地点等	近畿地方整備局	国道 2 号	中央区役所前交差点	県	県道明石高砂線	相生橋西詰交差点	県	県道大江島太子線	下太田交差点	神戸市	県道神戸三田線	五社北交差点	神戸市	県道神戸三田線	日下部交差点、日下部西交差点	神戸市	県道長坂垂水線	小束山 6 丁目交差点	神戸市	県道神戸三木線	西盛口交差点	神戸市	県道神戸明石線	王塚台交差点
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	県道三木栗隈線	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																																																					
主 体	道路名	地点等																																																					
近畿地方整備局	国道 2 号	中央区役所前交差点																																																					
県	県道明石高砂線	相生橋西詰交差点																																																					
県	県道大江島太子線	下太田交差点																																																					
神戸市	県道神戸三田線	五社北交差点																																																					
神戸市	県道神戸三田線	日下部交差点、日下部西交差点																																																					
神戸市	県道長坂垂水線	小束山 6 丁目交差点																																																					
神戸市	県道神戸三木線	西盛口交差点																																																					
神戸市	県道神戸明石線	王塚台交差点																																																					
(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。	(3) 違法駐車対策 兵庫県警察は、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。																																																						

現 行	改 定 案
(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）、<u>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）</u>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、<u>簡易手法を用い、状況把握等を行う。</u> 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。	(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 兵庫県警察及び道路管理者は、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 兵庫県警察は、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）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、<u>阪神高速道路（株）及び兵庫県警察は、阪神高速5号湾岸線への迂回を呼びかける「交通需要軽減キャンペーン」を行うとともに、国は国道43号のNO2濃度が高くなった場合に、メールやホームページで迂回協力を要請する。</u> 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。

現 行	改 定 案
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ビング、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) エコドライブビング運動 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、<u>低公害車等</u>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。 ○<u>ひょうごエコフェスティバル等</u>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 ○<u>街頭キャンペーンの実施</u> ○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、<u>「エコ通勤優良事業所認証制度」の啓発により</u>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。	8 普及啓発活動の推進 自動車による大気汚染は、工場等からの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グ、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) エコドライブグ運動 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、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。 ○<u>イベント等で</u>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 ○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。

現 行	改 定 案
<u>(4) ノーマイカーデー</u> <u>「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。</u> <u>(5) 窒素酸化物低減のための季節対策等</u> 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。	<u>(4) 窒素酸化物低減のための季節対策等</u> 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。

現 行	改 定 案
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、「<u>近畿黒煙ゼロ推進連絡協議会</u>」、「近畿八府県市自動車環境対策協議会」、「<u>兵庫県大気環境保全連絡協議会</u>」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、事業者、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「<u>大気汚染に係る環境保健サーベイランス調査</u>」を実施し、<u>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。</u>	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、「近畿八府県市自動車環境対策協議会」、「<u>ひょうご環境保全連絡会</u>」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、事業者、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。

現 行	改 定 案
また、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質（PM2.5）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。	また、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質（PM2.5）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 電気自動車等の次世代自動車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、地球温暖化対策の推進に係る施策でもあるため、<u>「兵庫県地球温暖化対策推進計画」を踏まえつつ</u>、地球温暖化対策関係機関とも連携し、推進を図る。