



原告からの提案

第22回西淀川地区道路沿道環境に関する連絡会
2019年3月20日(水)

提案の概要

大気と交通 の現状

二酸化窒素（NO₂）濃度の推移

国道43号の交通量

環境ロードプライシングの概要

原告からの 提案

提案1 大型車・交通量削減を！

提案2 歩行者・自転車にやさしい交通環境対策を！

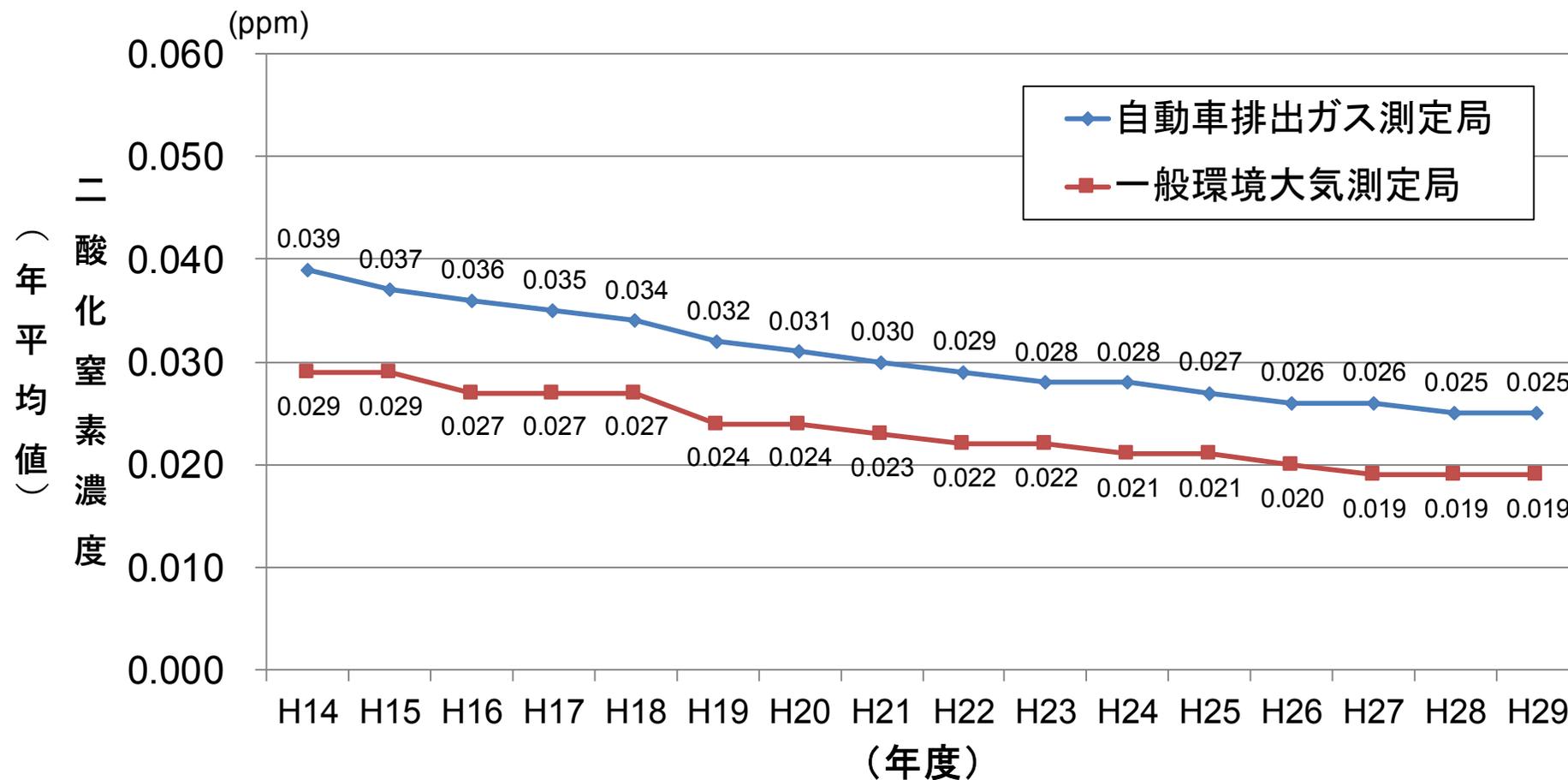
提案3 PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

提案4 歌島橋交差点についての改善

提案5 国道43号沿道環境を考える実務者WGの継続

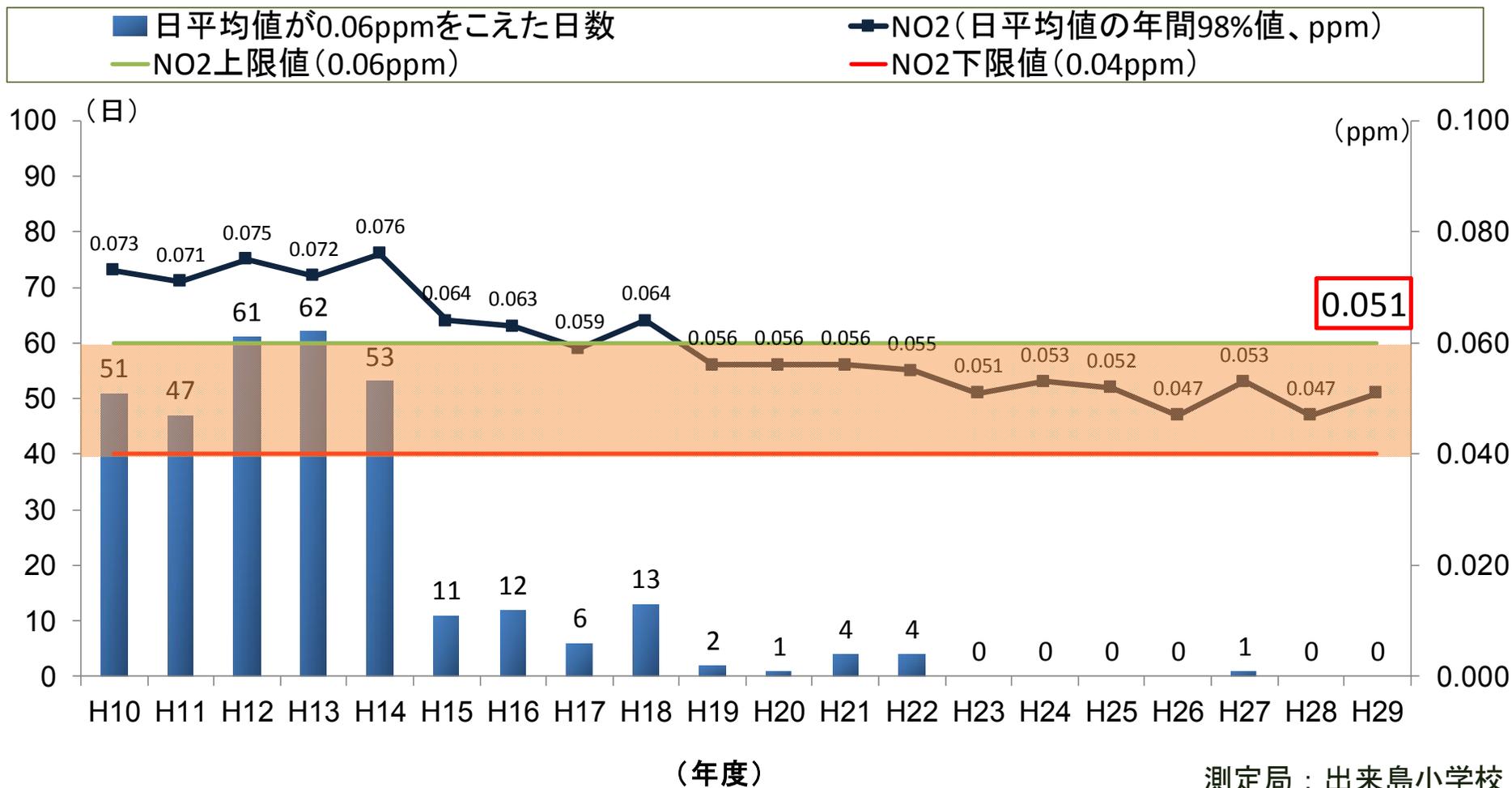
NO₂濃度の推移 ①大阪市平均

- 経年的には、ゆるやかな減少傾向にある



NO₂濃度の推移 ②西淀川区出来島

• H29は0.051ppmと微増。



NO₂の環境基準について

当初環境基準（1973年5月8日告示）

1時間値の日平均98%値0.02ppm以下

大幅に
緩和



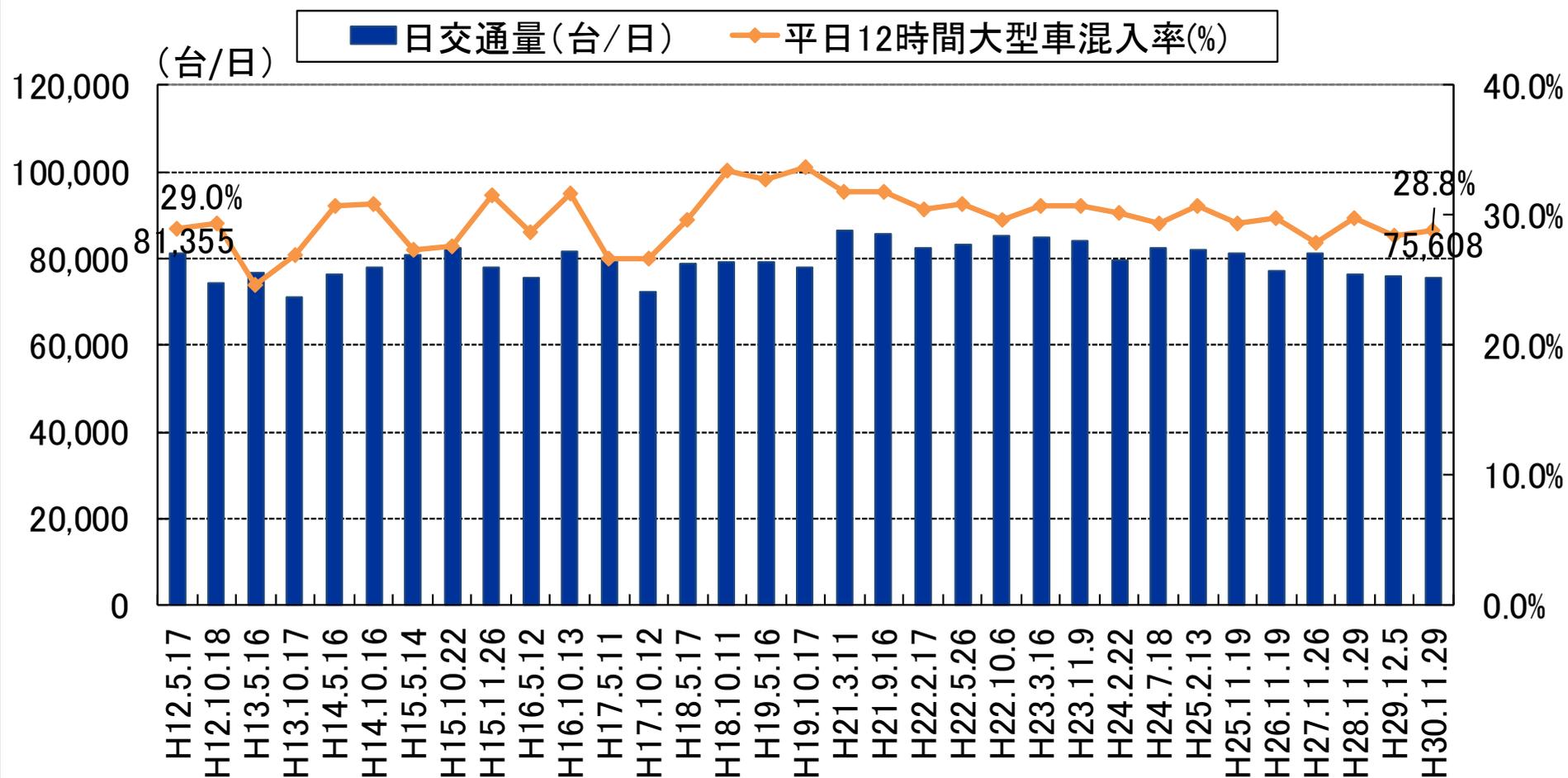
現行環境基準（1978年7月11日告示）

1時間値の日平均98%値0.04~0.06ppm
のゾーン内またはそれ以下

- 0.06ppmを超える地域は7年以内に0.06ppm達成に努める
- ゾーン内、または0.04ppm以下の地域は原則として現状程度の水準維持または大きく上回らない

国道43号の交通量

- 国道43号では、交通量も大型車の割合も大きく変わっていない。



現況の環境ロードプライシングの概要

※近畿整備局資料より



提案の概要

大気と交通 の現状

二酸化窒素（NO₂）濃度の推移

国道43号の交通量

環境ロードプライシングの概要

原告からの 提案

提案1 大型車・交通量削減を！

提案2 歩行者・自転車にやさしい交通環境対策を！

提案3 PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

提案4 歌島橋交差点についての改善

提案5 国道43号沿道環境を考える実務者WGの継続

提案1 大型車・交通量削減を！

①国道43号の大幅な大型車削減に向けた取組み

②エコドライブの普及、
モビリティ・マネジメントの実施等

提案1

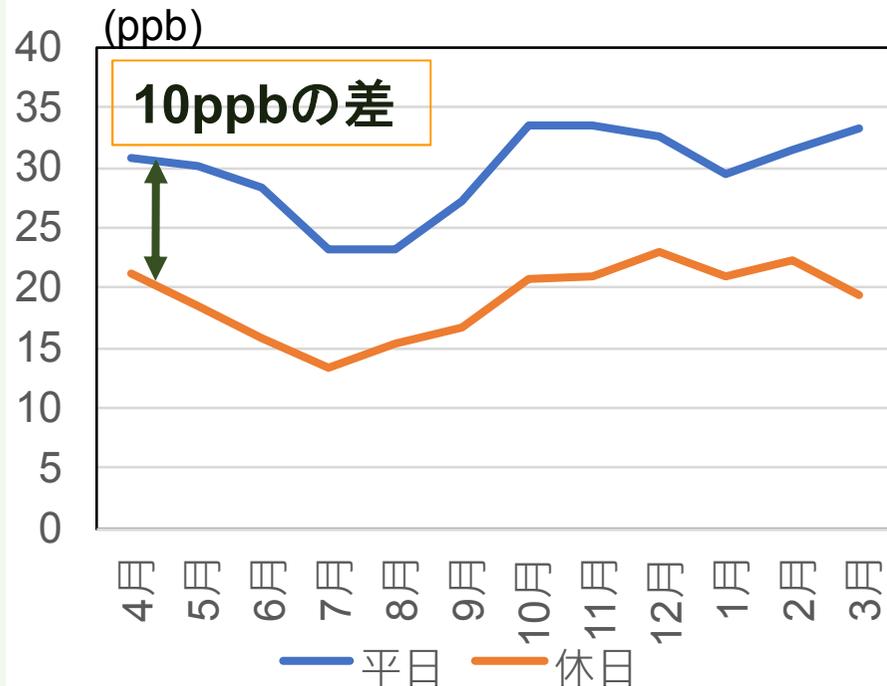
国道43号の大幅な大型車削減に向けた取組み

- ① 削減目標の設定を！
- ② 環境ロードプライシングの拡充
－ 湾岸線の割引、3号神戸線の値上げなど
- ③ 国道43号の車線削減、大型車の走行レーン指定（走行レーンの削減）
- ④ 大型車削減に向けた総合調査（事業所・ドライバー対象の意向調査、より詳細な交通実態調査など）
- ⑤ 西淀川地域の内陸部通過交通の抑制（国道2号・府道大阪池田線の大型車流入規制、国道43号の大型車夜間通行禁止、国道43号での環境規制強化など）

提案1 環境ロードプライシングの拡充

① 国道43号から5号湾岸線への転換の促進

大和田西交差点NO2濃度（2015）



国道43号の大型車交通量（2017.12）

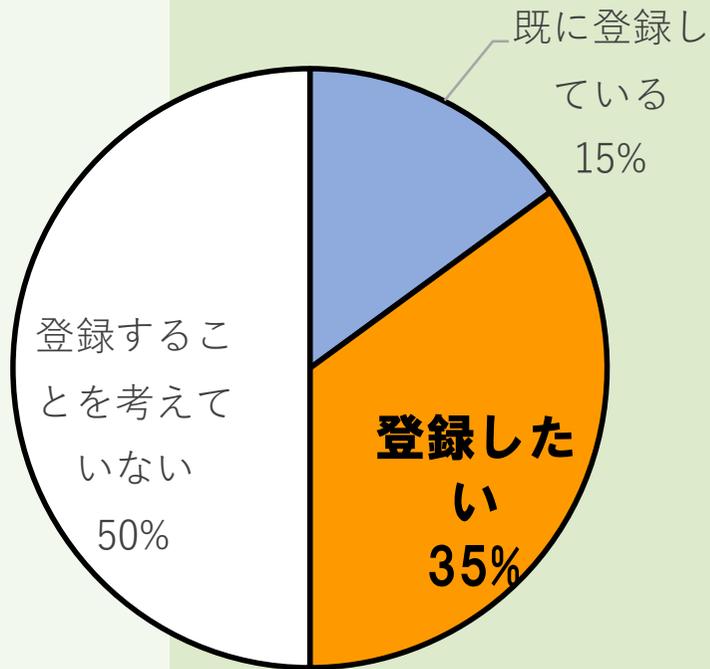


平日の国道43号の大型車を湾岸線に転換できたら、大気は改善！
基礎調査：国道43号を利用している事業所に対する調査

提案1 環境ロードプライシングの拡充

②3号神戸線から5号湾岸線への転換 の促進

環境RPへの登録意向
（阪神高速2018アンケート）



3号神戸線大型車交通量
15,486台／日



3号神戸線の大型車15000台
の35%が湾岸線に転換可能

$15,486 \times 35\% = 5420$ 台／日

提案1

環境ロードプライシングの拡充

③バス会社へのアプローチ

- インバウンド需要の拡大に伴って、大型バスの交通量が増加。
- バス会社や観光会社にアプローチすれば、湾岸線への転換が増える可能性がある。

提案2

歩行者・自転車にやさしい交通環境対策を！

① 幹線道路沿道対策の強化

- ・ 大気浄化、沿道緑化、騒音・振動対策、環境レーンを

② 歩行者・自転車にやさしい移動環境を



西淀川高校周辺

提案2

歩行者・自転車にやさしい交通環境対策

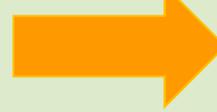
- ①大阪府内における環境レーンの設置
- ②国道43号線をはじめ幹線道路を安心して走行できる自転車走行ネットワークの整備
- ③国道43号沿道、及び、横断に関するバリアフリー化
- ④大幅な沿道緑化による緑のみちづくり
- ⑤安心して歩ける歩道ネットワークの整備

提案2 歩行者・自転車ネットワークの体系的整備を！

車優先の交通体系



転換！



歩行者・自転車中心の交通体系



国道2号、43号に自転車レーンを

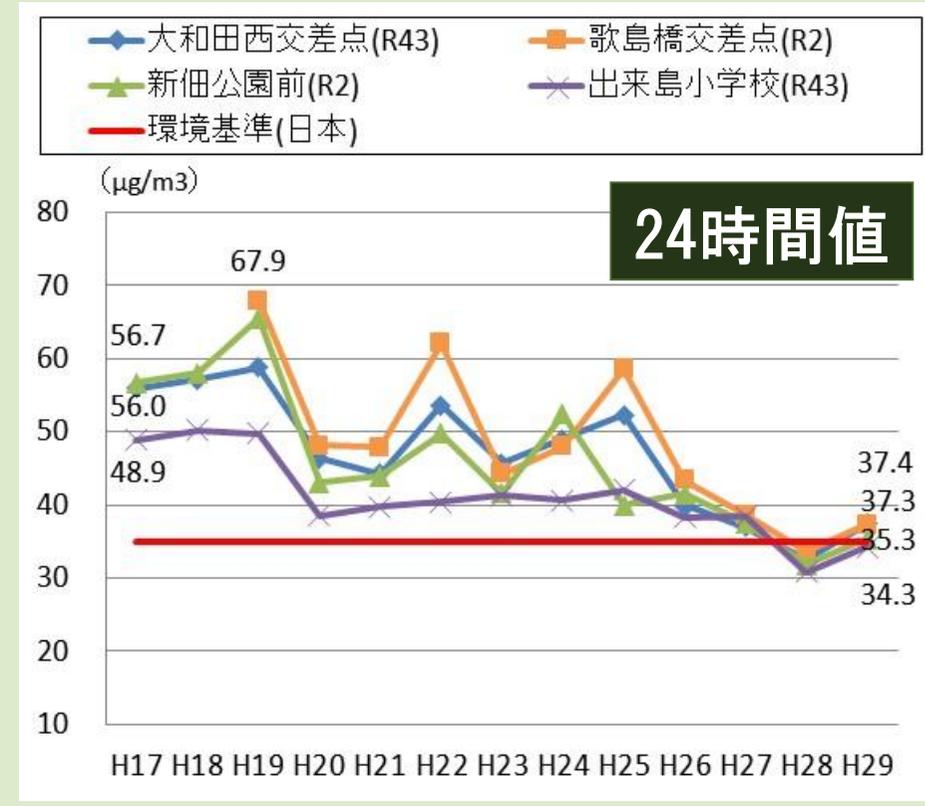
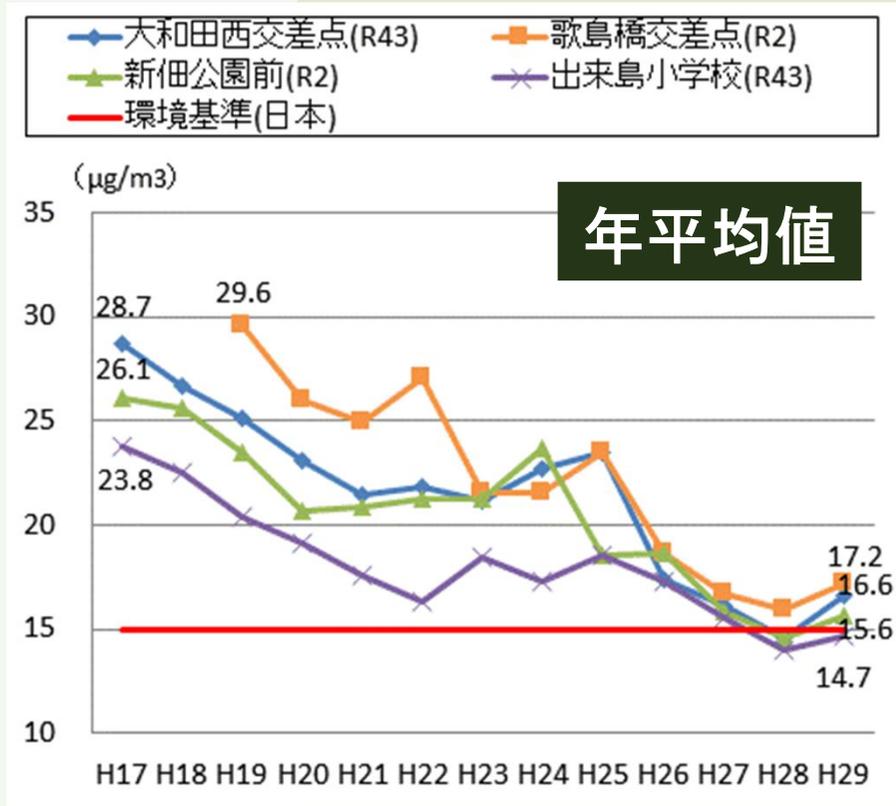
- 歩道を歩行者優先に
- 車を走りにくくし、交通量の減少を目指す
- 府、市と連携した歩行者・自転車ネットワーク整備を！



提案3

PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

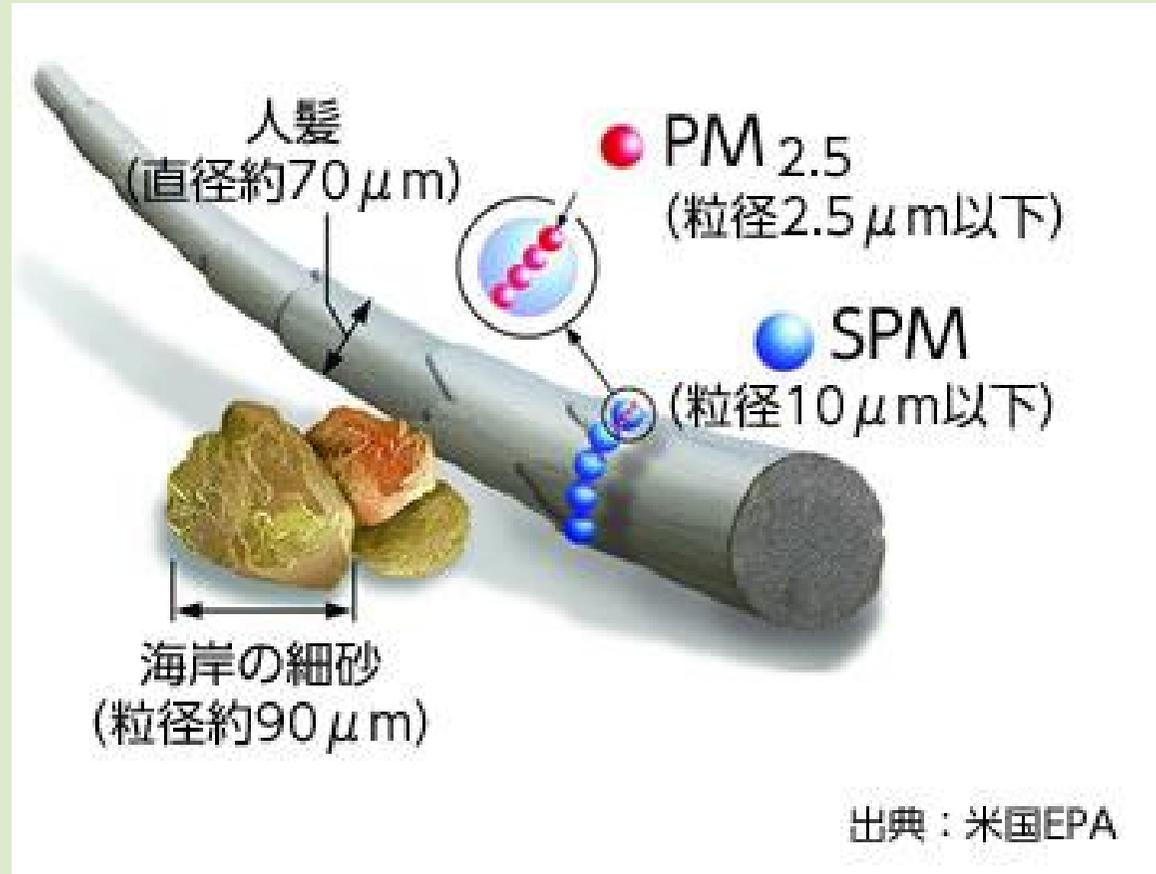
- 平成29年度は年平均値、24時間値はともに微増傾向



提案3 PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

PM2.5とは

- 大気中に漂う浮遊粒子のうち粒径 2.5 μm 以下の小さなもの
- 肺の奥まで入りやすく、健康影響の可能性が懸念
 - 呼吸器系
 - 循環器系
 - 肺がん

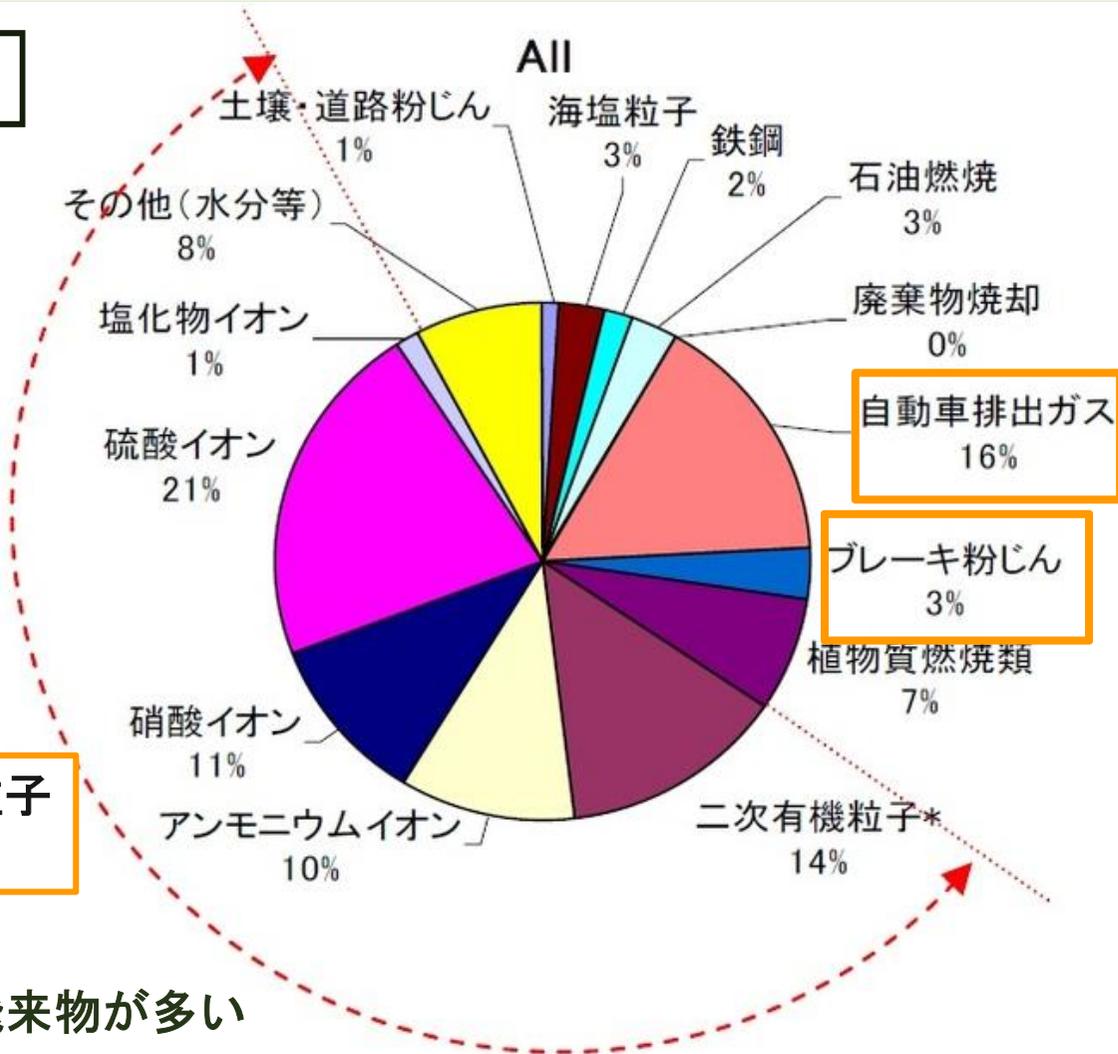


提案3 PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

PM2.5の発生源

硫黄酸化物、窒素酸化物などのガス状物質が大気中で光やオゾンと反応し生成

二次生成粒子
約60%



大阪の場合、大陸からの飛来物が多い

※大阪府立環境農林水産総合研究所
「微小粒子状物質成分分析結果報告書」

上野広行(東京都環境整備公社東京都環境科学研究所)
「都内のPM_{2.5}環境の現状と発生源調査の状況について」(2010)より

提案3 PM2.5の環境基準の早期達成に向けた対策

PM2.5の環境基準

- 平成21年9月にPM2.5の環境基準を設定（環境省）

	年平均値	日平均値
日本	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
アメリカ	12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
中国	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
WHO	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

PM2.5の環境基準達成に向けて

- ディーゼル自動車の交通量の減少
 - 自動車交通量の総量の減少
- に関する交通対策が必要

提案4 人にも環境にもやさしい歌島橋交差点

人にも環境にもやさしい交差点としての整備を！

歩車分離型信号を！



例：みてじま筋

提案4

みどりの多い歌島橋交差点を！

工事前



工事後



提案4

人にも環境にもやさしい歌島橋交差点

工事前の横断歩道



提案4

歌島橋交差点の自転車での地上横断

- 自転車活用推進法（2017年施行）
 - 自転車は車道を通行することが基本
- 歌島橋交差点の地上を自転車で横断できない現状は問題



道路標示イメージ

国道2号など、自転車の直進だけでも通行できるような検討はできないか？

提案5

国道43号沿道環境を考える実務者WGの継続

- 議題整理、課題解決のためのアイデア出し、検討資料の作成などのための場とし、自由な意見交換を行う。

検討テーマ案

- R43から湾岸線への転換手法（啓発・割引等）
- 大気汚染と交通量に関するデータ分析
- 歌島橋交差点のあり方
- 大気汚染問題への啓発（測定局の活用等）

提案5

大気測定局のサインについて

- 大気測定局は西淀川区民に存在が知られていない。
- 測定局の役割や裁判の経緯を知らせるサイン

– サインに含める内容（案）

- 大気汚染について
- 西淀川大気汚染訴訟、和解、道路連絡会での検討
- 測定局の役割

※サインの内容、デザインについては、ワーキング会議において共に検討を！