

第3節 自動車交通量の増加と自動車排出ガス

第1 自動車保有台数

府下における自動車保有台数は、モータリゼーションのめざましい発展により、過去10年間に約3倍の伸びを示し、昭和49年3月末現在表-7のとおり1,755,172台に達し、前年より13.8万台増加している。特にここ数年の伸びは著しく年間にそれぞれ13~16万台の増加をみている(図-6)。

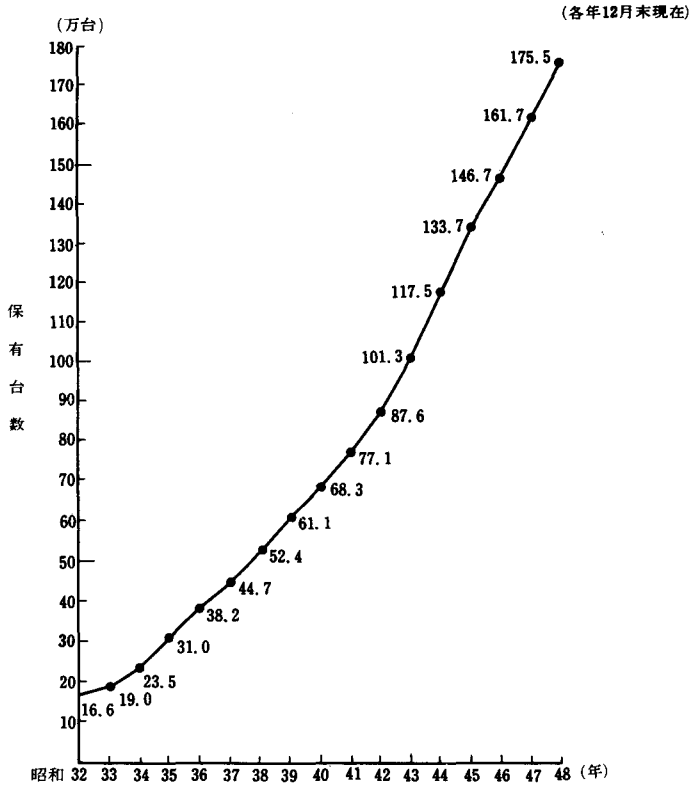
これらの自動車から排出される一酸化炭素や窒素酸化物等は、工場などの固定発生源から排出される汚染物質とともに大気汚染、とくに光化学スモッグ発生の大きな要因と考えられている。

表-7 府下における自動車保有台数

(昭和49年3月末現在)

種 類		台 数	
		内 訳	合 計
貨 物 用	普 通 車	91,184台	737,441 台
	小 型 四 輪 車	399,963	
	小 型 三 輪 車	6,412	
	被 け ん 引 車	2,603	
	軽 四 輪 車	227,118	
	軽 三 輪 車	10,161	
乗 合 用	普 通 車	5,306	10,159
	小 型 車	4,853	
乗 用	普 通 車	13,672	916,681
	小 型 車	713,130	
	軽 自 動 車	189,879	
特 殊 用 途 用	普 通 車	16,662	29,237
	小 型 車	4,491	
	大 型 特 殊 車	8,084	
二 輪	小 型 車	15,764	61,654
	軽 二 輪 車	45,890	
合 計		1,755,172	

図一 6 府下における自動車保有台数の推移

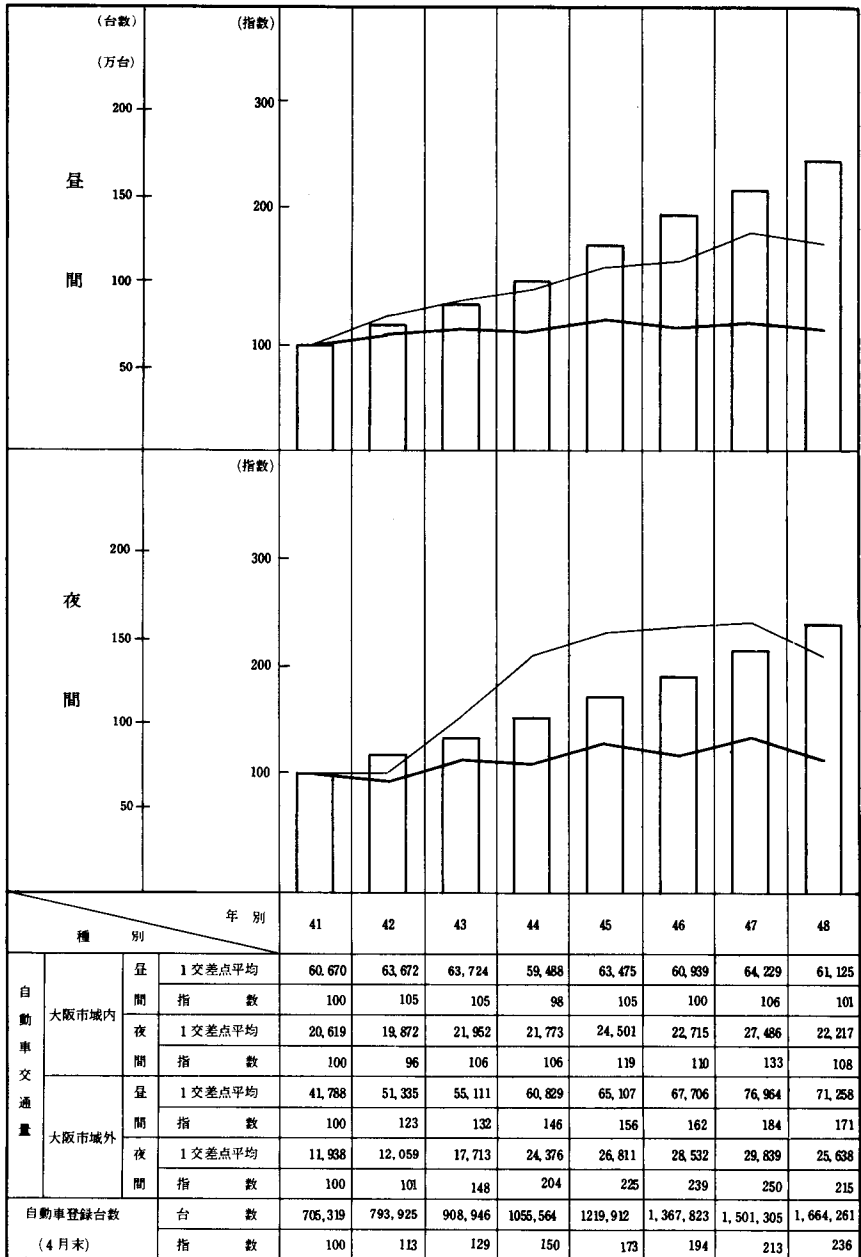


第2 自動車交通量

自動車保有台数の大巾な増加に伴い、自動車交通量が増加している。大阪市内12地点、大阪市域外10地点の昼夜平均交通量は図一7に示すとおり、大阪市内では昭和41年以後おおむね横ばいの傾向を示しているが、大阪市域外では、大巾な増加を示している。

このことは、人口のドーナツ化現象及び道路の整備による他の道路への交通量の分散などの影響が大きいと考えられる。

図一七 大阪市内・大阪市域外交通量の推移状況



(注)

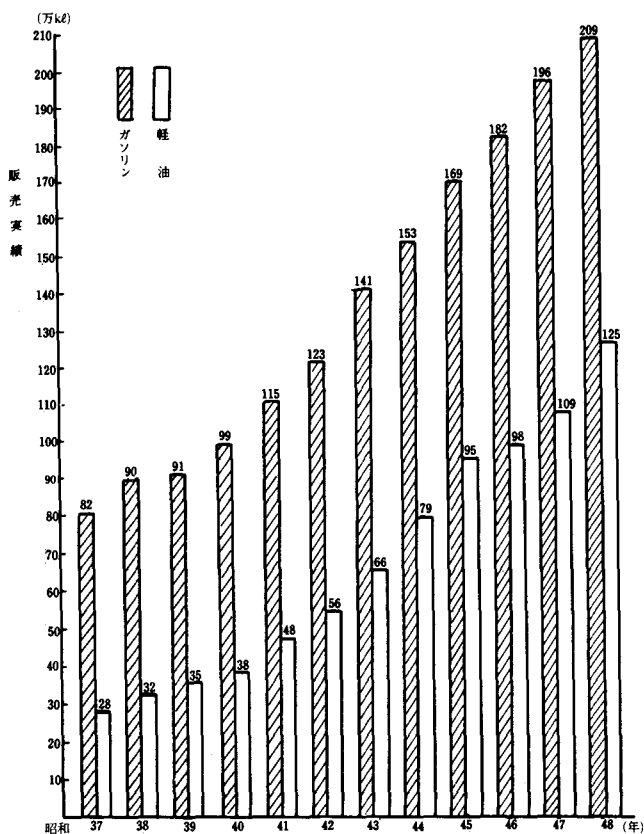
- 1 曲線グラフ中一は大阪市内を、一は大阪市域外を示す。
- 2 棒グラフは府下の自動車登録台数を示す。
- 3 曲線グラフと棒グラフは、それぞれ昭和41年を基準とした指数を示す。
- 4 自動車登録台数は軽二輪車以上の自動車の4月末現在の数である。
- 5 調査箇所(昭和48年)

大阪市内	梅田新道	北浜2丁目	肥後橋	難波西口	大和田西5丁目
	上新庄	蒲生4丁目	枕全町	千躰町	玉出
	住之江公園前	弁天町			
大阪市域外	池田市新開橋	豊中市千里I.C.(中環)	茨木市畑田		
	枚方市中振(枚方バイパス入口)	守口市大日	四条畷市蔀屋		
	東大阪市荒本	柏原市国分駅前	堺市安井町	岸和田市蛸地藏駅下り	

第3 自動車用燃料使用量

府下における昭和48年の自動車用燃料使用量は、ガソリン209万kl、軽油125万kl、合計334万klとなっている。ガソリン及び軽油の販売実績の推移(年次別)をみると昭和37年当時に比べてガソリンは約2.5倍、軽油は約4.5倍となっており、軽油の伸びが著しく両者合計で約3倍の伸びとなっている。しかし、この伸び率は同じ期間における自動車保有台数の伸び(約3.9倍)よりも下回っているため、自動車1台当りの燃料使用量は減少している(図-8)。

図一八 府下におけるガソリン及び軽油の販売実績の推移



第4 自動車排出ガス

府下における自動車の汚染物質排出量は、大阪府環境管理計画によれば昭和45年においては、窒素酸化物は3.2万トン/年である。また、昭和48年度における自動車排出ガス規制(使用過程車規制及び48年度規制)の効果を考慮した排出量は約3.6万トン/年と推計される(第3部第2章第5節第1規制の動向 参照)。