

あいち自動車環境戦略2020（愛知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）（案）
 に対する提出された意見の内容と事務局の考え方

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第1章 自動車環境戦略策定の必要性	1	<p>第1節 自動車環境を巡る時代の趨勢p-2で「日本の温室効果ガスのうち主な原因物質であるCO₂を見ると、その排出量の約2割が運輸部門が占め、このうち自動車からの排出量が約9割に達し…、依然として1990年からは、増加したままであり、…自動車から排出されるCO₂の削減対策が必要となっています。」と、自動車環境戦略策定の必要性はCO₂だけ、と間違えるような記述であるが、NO₂、SPMはもちろん、新しく大気環境基準ができた微小粒子状物質(PM 2.5)の状況を明確にし、必要性を多角的に論ずるべきである。</p>	<p>今回策定する自動車環境戦略の目標項目には、温室効果ガスだけではなく、NO₂やSPMに係る環境基準の確保も掲げており、その対策をしっかりと進めていくこととしております。その中で、今回の自動車環境戦略の改定に当たっては、特に地球温暖化対策の必要性が高まっていることもあり、その旨をここで記載したものです。</p> <p>PM2.5については、総量削減計画を策定する上で国が定めた自動車排出NO_x・PM総量削減基本方針の中で言及しておらず、また、平成24年11月30日付けの中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」においても、「現状では発生源に自動車がどの程度寄与しているか不明確」「当面は、これまで実施してきた粒子状物質全体の対策を着実に進める」としていることから、今回の戦略では目標項目に含めておりません。</p> <p>従って、まず、PM2.5に関する知見の収集等に努めていきます。</p>
	2	<p>p-2で、自動車環境戦略策定の必要性はCO₂だけ、と間違えるような記述があるが、NO₂、SPMはもちろん、新しく大気環境基準ができた微小粒子状物質(PM2.5)の状況を明確にし、必要性を多角的に論ずるべきである。</p>	
	3	<p>第3節 愛知県の地域特性p-5で「愛知県の自動車保有台数は、2011年度末時点で500万台と全国第1位であり、第2位の東京都より50万台以上多くなっています。輸送機関別の旅客流動をみると、愛知県では自家用車の割合が2009年度で約76%と、東京都の約17%や大阪府の約39%と比較して高い割合であり」と自動車依存が高すぎる状況はそれなりに記述しているが、自動車走行量についての分析を追加し、走行総量規制を施策として掲げるべきである。</p>	<p>第3節では、本県の地域特性について記載しているものです。</p>
	4	<p>愛知県の地域特性p-5で、「愛知県の自動車保有台数は、2011年度末時点で500万台と全国第1位であり・・・自家用車の割合が2009年度で約76%と、東京都の約17%や大阪府の約39%と比較して高い割合」と自動車依存が高すぎる状況はそれなりに記述しているが、自動車走行量についての分析を追加し、走行総量規制を施策として掲げるべきである。</p>	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第2章 自動車を取り巻く現状と環境対策の実施状況	5	第1節 自動車社会の現状：3 道路整備状況p-9で「2010年における実延長は49,619kmとなっています。近年整備された道路としては、2003年度から2005年度にかけて整備された、伊勢湾岸自動車道や東海環状自動車道等の高速自動車国道があります」とあるが、近年の道路整備状況だけでなく、今後の更新、修繕に向けむしろ老朽化した道路の状況、整備年度、距離、橋梁などの特殊箇所についても状況を把握し、西知多道路など不要不急の道路新設の余地もないことを明らかにすべきである。	ここでは、愛知県の道路ネットワークの整備状況の推移を示すことを目的として記載したものです。
	6	道路整備状況p-9で「2010年における実延長は49,619km・・・近年整備された道路・・・伊勢湾岸自動車道や東海環状自動車道等の高速自動車国道があります」とあるが、近年の道路整備状況だけでなく、今後の更新、修繕に向けむしろ老朽化した道路の状況、整備年度、距離、橋梁などの特殊箇所についても状況を把握し、西知多道路などの不要不急の道路新設の余地もないことを明らかにすべきである。	
	7	交通機関利用状況でp-11「愛知県の輸送機関別旅客流動状況は、自家用車の割合が75.8%であり、東京都や大阪府と比較して自家用車依存度が高くなっています」とあるが、東京都17.0%、大阪府39.4%の図もあるのだから、数値を併記して「高くなっています」と淡々と記述するのではなく、愛知県が極端すぎることを明記すべきである。	ここでは、グラフを用いることによって、愛知県が東京都や大阪府と比べ自家用車の依存度が高いことを視覚的に強調しています。
	8	第2節 環境の現状：1 大気汚染 p-16では、NO2とSPMだけの記述であるが、微小粒子状物質（PM2.5）の状況を追加すべきである。大気環境基準として2009年9月9日に追加告示され、愛知県もその常時監視をはじめ、既に2012年6月には2011年度の結果を公表している。微小粒子状物質については「すべての局で長期基準と短期基準ともに環境基準を達成しなかった。年平均値については、一般局3局の平均で19.4μg/m3、自排局（元塩公園）は17.2μg/m3であった。」（「平成23年度大気汚染調査結果 平成24年6月 愛知県」p28）というひどい状態であった。これを無視して自動車環境戦略を考えることはできないはずである。	PM2.5については、総量削減計画を策定する上で国が定めた自動車排出NOx・PM総量削減基本方針の中で言及しておらず、また、平成24年11月30日付けの中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」においても、「現状では発生源に自動車などの程度寄与しているか不明確」「当面は、これまで実施してきた粒子状物質全体の対策を着実に進める」としていることから、今回の戦略では目標項目に含めておりません。 従って、まず、PM2.5に関する知見の収集等に努めていきます。
	9	大気汚染p-16では、NO2とSPMだけの記述であるが、微小粒子状物質（PM2.5）の状況を追加すべきである。大気環境基準として、2009年に追加され、愛知県の2011年度の常時監視で「すべての局で長期基準と短期基準とともに環境基準を達成しなかった。」というひどい状態である。	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第2章 自動車を取り巻く現状と環境対策の実施状況	10	<p>1 大気汚染p-18では「自動車から排出される窒素酸化物排出量は2009年度で31,023t、粒子状物質排出量は1,102tであり、このうち普通貨物自動車からの排出量が窒素酸化物は58.7%、粒子状物質は69.5%と大きな割合を占めています」（2009年度）とあるが、基本となる数字なので、結論だけではなく、この算出根拠、地域別内訳などを資料として追加記載すべきである。例えば県内全体での窒素酸化物排出量は31,023tであるが、法の対策地域内では29,031t（p51）としているので、その内訳はあるはずである。</p> <p>また、詳細な報告書を別途インターネットなどで公開し、県民誰もが確認できるようにすべきである。</p>	<p>ここでは、窒素酸化物及び粒子状物質の車種別の排出量と割合を合わせてお示したのですが、その公開などに当たっては、その方法も含めて検討していきます。</p> <p>本県における2010年度及び2011年度の排出量についても、必要な統計データが整い次第、速やかに算出し公表していきます。</p>
	11	<p>大気汚染p-18では、「自動車から排出される窒素酸化物排出量は2009年度で31,023t、粒子状物質排出量は1,102tであり、このうち普通貨物自動車からの排出量が窒素酸化物は58.7%、粒子状物質は69.5%」（2009年度）とあるが、基本となる数字なので、結論だけでなく、この算出根拠、地域別内訳などを資料として追加記載するとともに、詳細な報告書を別途インターネットなどで公開し、県民誰もが確認できるようにすべきである。</p>	
	12	<p>3 温室効果ガス（二酸化炭素）p-21では「愛知県内における温室効果ガス総排出量及び二酸化炭素排出量は、2002年度以降、ほぼ横ばい状態が続いていましたが、2008年度に大きく減少しました。なお、運輸部門からの二酸化炭素排出量は、2002年度以降、減少傾向が続いていますが、2009年度においても、依然として1990年度に比べ3.7%の増加となっています。」とあるが全国的に見て最低だった2009年度のデータではなく、2010年、2011年の内容を加味すべきである。</p> <p>環境省は既に2010年度データ12.58億トンを確認し平成24年版環境白書に公表しており、さらに、2011年度（速報）のデータ13.07億トンを2012年12月にも記者発表している。これを見ると、2009年度の12.06億トンからどんどん増えており、2011年度は基準年1990年度の12.61億トンさえ超えている。愛知県も同様な傾向であるはずである。</p>	
	13	<p>温室効果ガス（二酸化炭素）p-21では「愛知県内・・・2002年度以降、ほぼ横ばい状態・・・2008年度に大きく減少・・・運輸部門からの二酸化炭素排出量は・・・減少傾向・・・依然として1990年度に比べ3.7%の増加」とあるが、環境省公表では、2010年度12.58億トン、2011年度（速報）13.07億トンであり、2011年度は基準年1990年度の12.61億トンさえ超えている。愛知県も同様な傾向であるはずである。全国的に見て最低だった2009年度のデータではなく、2010年、2011年の内容を加味すべきである。</p>	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第2章 自動車を取り巻く現状と環境対策の実施状況	14	<p>第3節 自動車環境対策の実施状況：愛知県の取組：p-25 「「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づき、対策地域内への自動車NOx・PM法に基づく車種規制非適合車の流入規制により」とあるが、この使用抑制等に関する要綱は流入規制とはいえない。P57の要綱概要は「○運送を行う事業者は、車種規制非適合車を使用しない。○荷主等は運送の委託や物品の購入に…際して、相手先に車種規制非適合車を使用しないこと…要請・確認する。○中継施設（重要港湾、空港、貨物駅、中央卸売場）の管理者は、利用者に対して車種規制非適合車の不使用について周知する。」p57というだけであり、東京や大阪の条例のような流入規制に変わるものではない。むしろこの部分では、実効性のない要綱とはいえ、それをどう運用し、その結果としての実績、指導内容で改善されたことはあるのかななどを記述すべきである。</p>	<p>要綱では、各事業者に対し対策地域内で車種規制非適合車を使用しないよう求めるものですが、その中で、流入車に対する使用抑制措置も求めている、これらは条例による強制力はないものの、いわゆる流入規制の1つと考えております。</p>
	15	<p>p-25 「「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づき、対策地域内への自動車NOx・PM法に基づく車種規制非適合車の流入規制により」とあるが、この要綱は東京や大阪の条例のような流入規制に変わるものではない。むしろこの部分では、実効性のない要綱とはいえ、それをどう運用し、その結果としての実績、指導内容で改善されたことはあるのかななどを記述すべきである。</p>	
	16	<p>力 局地汚染対策p-26で「2001年3月に愛知道路環境対策連絡会議で策定した「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について一当面の取組一」に基づき、関係機関と連携し、重点的に様々な自動車環境対策に取り組んでいます。」と淡々とした表現であるが、平成11年1月の尼崎道路公害判決に続き平成12年11月27日の名古屋南部訴訟の名古屋地裁判決では、同地域における自動車交通に起因する浮遊粒子状物質が人の健康に影響があるとして、国に対する賠償金と差し止め請求が認められた。国は控訴していたが平成13年8月8日に企業・国との間で和解が一括成立した。この和解では、国道23号線などの大型ディーゼル車等に対する交通量の削減を正面から取り上げ、国道23号線の車線の削減を約束した。という厳然たる事実経過を記載すべきである。また、原告団、環境省、国土交通省で構成する「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」では、「和解条項の履行にむけ誠心・誠意頑張らせてもらう」「車線削減をできる限り速やかに達成できるよう話し合い」と、ここ数年、国交省が約束を反故にしてきたことを謝罪すると共にすでに原告の7割が亡くなっており、車線削減の早期実現を約束したことも追加記載すべきである。</p>	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第2章 自動車を取り巻く現状と環境対策の実施状況	17	<p>局地汚染対策p-26で「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について一当面の取組」に基づき・・・重点的に様々な自動車環境対策に取り組んでいます。」と淡々とした表現であるが、平成11年1月の尼崎道路公害判決に続き平成12年11月27日の名古屋南部訴訟の名古屋地裁判決では、同地域における自動車交通に起因する浮遊粒子状物質が人の健康に影響があるとして、国に対する賠償金と差し止め請求が認められた。国は控訴していたが平成13年8月8日に企業・国との間で和解が一括成立した。この和解では、国道23号線などの大型ディーゼル車等に対する交通量の削減を正面から取り上げ、国道23号線の車線の削減を約束した。という厳然たる事実経過を記載すべきである。また、原告団、環境省、国土交通省で構成する「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」では「和解条項の履行にむけ誠心・誠意頑張らせてもらう」「車線削減をできる限り速やかに達成できるように話し合いたい」と、ここ数年、国交省が約束を反故にしてきたことを謝罪すると共にすでに原告の7割が亡くなっており、車線削減の早期実現を約束したことも追加記載すべきである。</p>	NO.16と同じ。
	18	<p>2 騒音：2）愛知県の取組p-28はア 自動車単体対策（最新規制適合車への代替、低騒音技術の開発、自動車単体規制の強化促進、車両検査・点検整備の徹底等、低公害車の普及）と、イ 道路構造対策等（低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の対策推進）だけであり、不十分である。特に都心部への自動車流入規制について何もふれないのは根本を忘れた戦略となる。</p>	都心部への自動車流入対策として取り組む流入交通量低減や流入交通の分散については、第5章第5節交通需用の調整・低減及び第6節交通流対策の推進に記載しており、その取組を推進していきます。
	19	<p>3 温室効果ガス（二酸化炭素）p-29：2）愛知県の取組は、2005年1月に策定した「あいち地球温暖化防止戦略」（1990年度比で6%削減の目標）が目標年度である2010年度を迎えたこと、2012年2月に「あいち地球温暖化防止戦略2020」を策定、2020年度の温室効果ガスの排出量は、2050年頃に1990年比70%削減を目指す通過点として、1990年度比15%削減を目標に設定したと、計画と目標の経過が記述してあるだけであるが、特に現在も生きているはずの「あいち地球温暖化防止戦略2020」の実質的・具体的施策を記載すべきである。</p>	ここでは、愛知県における地球温暖化対策の取組を概括的に記載したものです。

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第3章 戦略の改定	20	<p>第1節 あいち新世紀自動車環境戦略に基づく施策の実施状況：2 各作戦の目標達成状況（1）めざすべき大気環境の姿p-33で「二酸化窒素…目標を達成していません。…浮遊粒子状物質…2010年度も引き続き達成しました。…騒音…目標を達成していません。…温室効果ガス6%削減については、2009年度で2.6%の減少に留まっており、さらに、運輸部門では3.7%の増加となっていることから、目標達成は難しいと考えられます。」とあるが、温室効果ガスについては、環境省が既に2010年度分を確定し平成24年版環境白書に公表しており、さらに、2011年度分（速報）も記者発表をしている。県内の発生分を国にならない2010、2011年度の悪化している状況を明記すべきである。</p>	<p>本県における2010年度及び2011年度の排出量についても、必要な統計データが整い次第、速やかに算出し公表していきます。</p>
	21	<p>目標年次を決めた窒素酸化物・浮遊粒子状物質について 窒素酸化物と浮遊粒子状物質については、ともに目標年度を設定して取り組みを進めてきたはずであるが、達成できていない。その原因と責任を明らかにしなければ、新たな戦略目標を設定しても「また達成できなかった」で終わる可能性がある。達成できなかった原因と責任を明らかにすべきであり、「戦略」に盛り込むべきである。</p>	<p>現行戦略では、2005年度に二酸化窒素の環境基準を、また、2010年度には浮遊粒子状物質の環境基準を達成することとした目標を設定しましたが、二酸化窒素についてはその目標を達成できませんでした。しかし、2011年度には目標とする全ての大気常時監視測定局で環境基準を達成できました。今後、新戦略でも大気環境基準の確保を目指し、各種取組を進めていきます。</p>
	22	<p>2 各作戦の目標達成状況（5）道路環境改善作戦p-34で「環境基準達成に向けた、低騒音舗装敷設、遮音壁及び環境施設帯設置については、国道1号を始めとする幹線道路等において、設置を進めており、目標を達成しています」とあるが、設置さえすれば達成という考えはおかしい。目標は「環境基準達成に向けた…設置」であり、p-36騒音の環境基準の早期達成（岡崎・安城地区）でも分かるように、本来の目標は非達成（達成率94.0% 2010年度）とすべきである。</p>	<p>P33 2で記載した各作戦の目標達成状況では、（1）の「めざすべき大気環境の姿」に示した環境目標を達成するための取組目標とその結果を記載したものです。</p>
	23	<p>第3節 あいち自動車環境戦略2020の目標：p-40 4 環境目標で、従来通り、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、温室効果ガスの4項目しかないが、大気環境基準として2009年9月9日に追加告示された微小粒子状物質についての目標も追加すべきである。 愛知県も微小粒子状物質の常時監視をはじめ、既に2012年6月には2011年度の結果を公表している。「すべての局で長期基準と短期基準ともに環境基準を達成しなかった。年平均値については、一般局3局の平均で19.4μg/m3、自排局（元塩公園）は17.2μg/m3であった。」（「平成23年度大気汚染調査結果 平成24年6月 愛知県」p28）というひどい状態であった。これを無視して自動車環境戦略を考えることはできないはずである。</p>	<p>PM2.5については、総量削減計画を策定する上で国が定めた自動車排出NOx・PM総量削減基本方針の中で言及しておらず、また、平成24年11月30日付けの中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」においても、「現状では発生源に自動車などの程度寄与しているか不明確」「当面は、これまで実施してきた粒子状物質全体の対策を着実に進める」としていることから、今回の戦略では目標項目に含めておりません。 従って、まず、PM2.5に関する知見の収集等に努めていきます。</p>

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第3章 戦略の 改定	24	環境目標p-40で、従来通り、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、温室効果ガスの4項目しかないが、大気環境基準に追加された微小粒子状物質（PM2.5）の目標も追加するべきである。愛知県も微小粒子状物質の常時監視をはじめ、2011年度は「すべての局で長期基準と短期基準とともに環境基準を達成しなかった。」というひどい状態を無視して自動車環境戦略を考えることはできないはずである。	NO.23と同じ。
	25	p-40 4 環境目標で、NO ₂ とSPMについて「交差点近傍も含めて環境基準を達成できるように取組を推進します」とあるが、どこが特に汚染されているかの調査はしているのか、これから交差点近傍の調査もするということが、それとも一般論を述べているのか不明である。	本年度から国の委託を受け、主要幹線道路の交差点近傍などにおいて、二酸化窒素に係る簡易測定調査を実施しています。
第4章 総量削減計画 (対策地域内の計画)	26	第4節 目標量（対策地域内）p-51で、平成27年と平成32年のNO _x とSPMの目標量が突然示してあるが、県当局の希望なのか、それとも根拠があって積み上げたものなのか分からない。これ以降の施策を見てもその定量的な削減量は説明していない。このような目標で県民の意見を求めるのは筋違いである。施策毎の削減量を根拠とともに明らかにして、目標年次毎に示すべきである。その内容こそがパブリックコメントに必要である。 例えば、都市計画手続中の西知多道路では、2030年（平成42年）の交通量は現状の2倍近くなると推定している。今回の自動車戦略の目標である平成32年には、交通量（将来走行台キロ）をどれだけ削減するつもりなのか。西知多道路との矛盾を具体的に説明すべきである。	ここで記載した平成27年度及び32年度の排出目標量は、国から示された排出係数原単位や算出方法に基づき、第5章に示した取組内容を踏まえて算出したものです。
	27	目標量（対策地域内）p-51で、平成27年と平成32年のNO _x とSPMの目標量が突然示してあるが、県当局の希望なのか、それとも根拠があって積み上げたものなのか分からない。これ以降の施策を見てもそれぞれの定量的な削減量は説明していない。このような目標で県民の意見を求めるのは、筋違いである。施策毎の削減量を根拠とともに明らかにして、目標年時毎に示すべきである。その内容こそがパブリックコメントに必要である。例えば都市計画手続中の西知多道路では、2030年（平成42年）の交通量は現状の2倍近くなると推定している。今回の自動車戦略の目標である平成32年には、交通量（将来走行台キロ）をどれだけ削減するつもりなのか。西知多道路との矛盾を具体的に説明すべきである。	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第4章 総量削減計画（対策地域内の計画）	28	<p>「愛知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7月 愛知県 p9）では、平成9年度の現状を基に、平成22年度の目標として、今回と同じ対策地域内のNOx総量を60,441 t/年、その内の自動車排出NOx総量を12,459 t/年としていた。</p> <p>① 対策地域内のNOx総量の目標は平成22年度で60,441 t/年であったものを平成32年度でも63,598 t/年と大幅に後退させる計画である。また、自動車排出総量NOxの目標も平成22年度で12,459 t/年であったものを平成32年度でも16,117t/年と大幅に後退させる計画であるが、「2010年度においても環境基準を達成していない測定局が1局あり、目標を達成していません。」p-33という状況に反する計画である。このように、現状を無視し、現（旧）計画を大幅に後退させる計画目標は再検討すべきである。</p>	No. 26、No27と同じ。
	29	<p>② 現（旧）計画の自動車排出総量NOxの目標：平成22年度：12,459 t/年に対し、平成21年度でも29,031 t/年と、目標の1年前でも2倍以上の排出量があるため、現（旧）計画の目標達成は不可能である。この原因を真剣に分析し、必要な対策を模索すべきである。</p>	
	30	<p>③ 現（旧）計画の自動車排出総量SPMの目標：平成22年度：725 t/年に対し、平成21年度でも1,042 t/年と、目標の1年前でも1.5倍近い排出量があるため、現（旧）計画の目標達成は不可能である。この原因を真剣に分析し、必要な対策を模索すべきである。</p>	
第5章 2の0 取組0 内容に向けた戦略	31	<p>1 ディーゼル車対策の促進で、（1）最新規制適合車の普及の「古い規制の使用過程ディーゼル車の最新規制適合車への代替促進」は国の規制任せである。「行政機関における率先導入」は率先導入の具体的台数を記載すべきである。</p>	愛知県においては、P61に「愛知県一般公用車導入計画（目標2020年度）」としてお示ししました。
	32	<p>（2）低公害建設機械の使用促進の「建設工事においては、国土交通省が指定する低公害建設機械の使用を促進します」は主語が不明であるが、少なくとも県が発注者になる工事は多いはずなので、もっと具体的に、低公害建設機械がある機種は必ず使用することを発注仕様書で明記することぐらいは率先すべき県として当然のことである。そして、その方法を各自治体、建設業者に要請すべきである。</p>	県が発注する公共工事の標準仕様書においては、請負者が排出ガス対策型建設機械を使用することを原則としています。

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	33	p-56(1)自動車NOx・PM法に基づく施策の実施と(2)排出ガス規制の強化等は国任せであり、県の独自の対策ではない。	国だけでなく、県も含めた行政機関の取組としています。
	34	(3)車種規制非適合車の使用抑制の推進p-56で「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱に基づき、自動車NOx・PM法の対策地域外からの流入車も含め、対策地域において運行する車両を対象として、車種規制非適合車の使用抑制を推進します。」とあるが、今までの実績の過去2年分の反省も分析もない。特に荷主の大きな部分を占める県の率行的行動、建設工事などの運送・運搬委託契約で「車種規制非適合車を使用しない」と明記すべきである。	愛知県では、物品の納入事業者に対して、物品の売買契約書によりグリーン配送の実施を求めています。
	35	貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱 2) 第5章2020年に向けた戦略の取組内容：車種規制非適合車の使用抑制の推進p-56で「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱に基づき・・・非適合車の使用抑制を推進」とあるが、今までの実績の過去2年分の反省を踏まえ特に荷主の大きな部分を占める県の率行的行動として建設工事などの運送・運搬委託契約で「車種規制非適合車を使用しない」と明記すべきである。	
	36	1次世代自動車等先進エコカーの導入促進で、「(1)導入に対する助成・優遇措置」、「(2)導入制度の推進(一定割合以上の次世代自動車等先進エコカーを導入する制度を推進します。愛知県及び名古屋市では、条例により低公害車の導入を制度化しています)」があるが、実効性があると思われるのは「(3)公用車への次世代自動車等先進エコカーの率先導入p-60(国、県、市町村などの行政機関は、率先して次世代自動車等先進エコカーの導入を推進するため、新たに購入する公用車については次世代自動車等先進エコカーを原則とします。)」程度であるが、次世代自動車等の構成割合40%導入は何台で県内の自動車数の何%で、NOx、SPMの削減量はどれだけかを明記すべきである。	ここでは愛知県における2020年度の一般公用車の導入目標をお示ししておりますが、その導入割合等は、一般公用車の総台数(約1,100台)を前提にしています。県だけでなく、国や市町村も率先して次世代自動車等先進エコカーの導入を推進することで、NOx、PMなどの大気汚染物質の削減に効果があると考えており、これに伴うNOx、PMの削減量は、対策地域内全体の削減量の一部として排出目標量を算出しています。

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	37	p-58(4)従来車の次世代自動車等先進エコカーへの転換促進(物品納入業者に対して次世代自動車等先進エコカーを利用するよう働きかけるなど、グリーン配送を促進します。)は働きかけるだけの限界があり、貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱と同じ結果になる恐れがある。転換を促進するための具体的施策が必要である。	No. 34、No. 35と同じ。
	38	CNG車導入における大幅な補助金及び施策の実施をお願い致します。 ①CNG車購入時に差額10割にあたる補助金または減税処置 ②全公用車を15年計画でエコカーに切替 ③安全運転管理者を置く事業所への15年計画での導入義務化	引き続き補助金も含め様々な対策を講じながら、CNG車を含む次世代自動車の普及促進を図っていきます。
	39	P61(4)先進エコカーへの転換促進「大型トラックについては天然ガス化・・・」というのは、大型バスやバス(スクールバス)も含んでいいと思います。また、乗用車や商用車も促進してほしいです。	ご指摘の点も踏まえ、「大型トラックなどについては天然ガス化(NGV化)を促進します」に修正します。
	40	「大型トラックについては天然ガス化(NGV化)を推進」とあり、大変うれしく思います。その他の路線バスや幼稚園バス、小型、中型のトラックについても、NGV化を推進していただきたく、今後も導入補助を継続いただくとともに、NGVのみが駐車できるスペースを作るといった施策を実施いただきたいと思います。	
	41	住まいは愛知県外ですが、名古屋市内の会社に勤めています。以前から愛知県の低公害車に対する取り組みは大変良いことだと思っており、今回の環境戦略を応援するところであります。P61では「商用車のうち走行距離が限られる路線バスや小型配送車についてはその電動化(EV化)、大型トラックについては天然ガス化(NGV化)を促進します。」とあり、大型トラック以外の商用車はEVのみを促進するものと読み取れますがいかがでしょうか。一昨年に見舞われた東日本大震災以降、「エネルギーの多様化」や「エネルギーセキュリティ」という言葉が盛んに叫ばれるようになっており、大型トラック以外についてもエネルギーセキュリティの側面から、天然ガス自動車を明記すべきではないかと感じる次第であります。	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	42	P63(2)天然ガススタンドの整備促進 天然ガススタンドの設置・存続に更なる助成・補助をお願いします。そこから、天然ガス車の普及にもつながると思います。	天然ガス自動車の普及促進に当たっては、ご指摘のとおり天然ガススタンドの整備促進も大変重要と考えており、引き続き関係者とも連携しながら取り組んでいきます。
	43	まだまだ天然ガススタンドの数が少なく、天然ガス車両を増やすのに不安を感じる。また、既存の天然ガススタンドがもしやめてしまったらというリスクも考えてしまう。天然ガススタンドに助成金など出して助けてあげてほしい。→天然ガスでもうけるのは難しいという話をよく聞くから。	
	44	CNGエコステーションを平成15年11月より岡崎市内にガソリンスタンド併設で運営して10年目を迎えます。国から補助金を頂き建設こそできましたが、なかなかガス販売数量が伸びず、採算に合わなく苦戦しております。本業のガソリンスタンド業界も市況厳しく、その中で高圧ガス製造設備における定期点検整備費が毎年150万円程かかり、工面するのに苦労をしています。点検維持運営費に補助金が頂けると助かります。	
	45	これも是非推進していただきたい。NGVの普及に天然ガススタンドの整備は不可欠で、新設、増改築への補助が必要です。また、現在の天然ガススタンドは利用するNGVの台数が少ないために経営的に大変厳しい状況です。スタンドのメンテナンスへの補助があれば、大いに助かると思います。	
	46	①燃料供給施設の設置拡大のための柔軟な法規制の運用について ・天然ガススタンドは、ガソリンスタンドと同様、物品販売業を営む店舗として捉えられ、「工業専用地域内に建設してはならない建築物」とされています(建築基準法第48条)。 ・但し書きとして、「特定行政庁が工業の利便を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可した場合においては、この限りでない。」とされていますが、前例がないため設置できないと言われ、設置を断念せざるをえないことが過去ありました。 ・天然ガススタンドは、投資費用がガソリンスタンド以上に必要であり、設置がなかなか進まない状況にあります。このため、少しでも柔軟な対応で、設置を促して頂きたいと考えます。	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	47	<p>②維持費に対する助成の検討について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天然ガススタンドは、維持コスト（点検費用等）も多く必要です。その一部を補助する等、可能であれば、さらに安定したインフラネットワークが維持・整備されると考えます。また、物流部門でのエネルギー多角化だけでなく、バスや塵芥車等の公共車両でも天然ガス自動車を使用されていることから、このような車両やそのインフラ維持ができれば、県民へも分かり易い環境負荷低減策として評価されると考えます。 	NO. 42～No. 46と同じ。
	48	<p>1 物流の改善p-69は「自動車環境の改善に関して、物流の改善が果たす役割は非常に大きく、グリーン配送の促進や、物流拠点等の整備により、自動車走行量の低減に努め、物流の改善を推進します。」と前書きはもともとだが「（1）トラックの自営転換の促進、（2）モーダルシフトの促進、（3）積載率の向上等の徹底、（4）共同輸配送の促進、（5）物流拠点等の整備促進、（6）サードパーティーロジスティクスの活用」といずれも事業者任せの施策であり、実効性は乏しい。特に自動車走行量の低減のために、住居地域での時間帯や幹線道路沿いの車線を指定した通行禁止など、大胆で具体的な直接的な走行総量規制施策を盛り込むべきである。</p>	交通需要の調整・低減に当たっては、物流の改善も重要であり、関係者と連携・協働しながら各種施策に取り組んでいきます。
	49	<p>物流の改善p-69はいずれも事業者任せの施策であり、実効性は乏しい。特に自動車走行量の低減のために、住居地域での時間帯や幹線道路沿いの車線を指定した通行禁止など、大胆で具体的な直接的な走行総量規制施策を盛り込むべきである。</p>	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	50	<p>2 公共交通機関の整備及び維持・充実、利用促進p-71は「自動車への依存度が高い愛知県において、過度の自動車利用を抑制し、良好な自動車環境を維持するため、鉄道やバス等の公共交通機関の整備及び維持・充実と利用促進を図ります。」と前書きはもっともだが「(1)公共交通機関の整備及び維持・充実、(2)乗合バス事業者等への補助、(3)交通結節点の改善、(4)パーク・アンド・ライド駐車場の整備、(5)バリアフリー化の促進、(6)利用者のニーズにあった運賃制度の導入等」だけでは、目的の「過度の自動車利用を抑制」が達成できない。(1)公共交通機関の整備及び維持・充実は「鉄道やバスの公共交通機関の整備及び維持・充実や公共車両優先システム(PTPS)、バスロケーションシステム、デマンドバスの導入等により公共交通機関の利用促進を図ります。」とあるが、公共交通機関の整備は、整備・拡充とし、過度の自動車利用を抑制するための走行車線減、走行禁止区域など物理的妨害も含めるべきである。</p>	<p>過度の自動車利用を抑制するため、公共交通機関の整備及び維持・充実などについて、関係者と連携しながら各種施策に取り組んでいきます。</p>
	51	<p>公共交通機関の整備及び維持・充実、利用促進p-71は「自動車への依存度が高い愛知県において、過度の自動車利用を抑制し、良好な自動車環境を維持するため、鉄道やバス等の公共交通機関の整備及び維持・充実と利用促進を図ります。」と前書きはもっともだが、「(1)公共交通機関の整備及び維持・充実、(2)乗合バス事業者等への補助、(3)交通結節点の改善、(4)パーク・アンド・ライド駐車場の整備など」だけでは、目的の「過度の自動車利用を抑制」が達成できない。(1)公共交通機関の整備及び維持・充実は、整備・拡充とし、過度の自動車利用を抑制するための走行車線減、走行禁止区域など、物理的妨害も含めるべきである。</p>	
	52	<p>公共交通への転換と過疎地対策について 3大都市圏で名古屋圏は、「公共交通と自動車の利用割合」が低く、県の目標でもその対策が課題となってきた。「公共交通と自動車の利用割合」の転換課題が提起されてから何年になるのか。それにも関わらずその割合は一向に変わっていない。その原因を「戦略」に盛り込むとともに、抜本的な対策を立てること。一方、過疎地では、高齢化がすすみ、医療難民、買い物難民など大きな問題となっており、住民の「足」の確保は緊急の課題となっている。一刻も早く抜本的対策を講じるべきである。</p>	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	53	<p>3 自動車利用方法の改善、多様化p-72は「自動車利用の抑制・平準化、次世代自動車等先進エコカーの新たな利用方法について検討し自動車利用方法の見直し・改善を図ります。」とあるが、 (3) 自動車利用の抑制・平準化「マイカーの利用自粛、相乗りの励行、ノーカーデー設定による自動車利用抑制、職場でのフレックスタイム制度導入の本格実施等、交通量の抑制・平準化を図るための取組を促進します。」では、自動車利用の抑制はできない。都心部への流入禁止の各種施策を検討し、追加すべきである。</p>	<p>自動車利用の抑制・平準化等を図るため、関係者と連携しながら各種施策に取り組んでいきます。</p>
	54	<p>自動車利用の抑制・平準化p-72「マイカーの利用自粛、相乗りの励行、ノーカーデー設定による自動車利用抑制、職場でのフレックスタイム制度導入の本格実施等、交通量の抑制・平準化を図るための取組を促進します。」では、自動車利用の抑制はできない。都心部への流入禁止の各種施策を検討し、追加すべきである。</p>	
	55	<p>p-74「都心部や近距離を移動するにあたって、自転車等のパーソナルモビリティの利用が拡大しつつあり、自転車通行帯の整備やレンタサイクルシステム、共同利用を促進します。」とあるが、車を用いるパークアンドライド以上の重要性で取り組むべきである。安全な自転車通行帯の整備は当然であるが、最近、名古屋市内の地下鉄駅周辺などは自転車有料駐車場ばかりとなってきた。自転車駐車場ぐらいは無料を原則とする方針を示して自転車の利用促進を図るべきである。</p>	<p>自転車利用等の利用促進方法に当たっては、関係者と連携しながら各種施策に取り組んでいきます。</p>
	56	<p>1 通過・流入交通の分散、回避p-76「交通流・交通量を改善し、良好な自動車環境を維持するため、都心部環状道路やバイパスの整備、立体交差事業の推進等により、通過・流入交通を分散・回避することで、渋滞緩和を図ります。」と盲目的に都心部環状道路やバイパスの整備が交通流・交通量を改善するとしているが、これらが、一時的には交通流の分散の役割を果たすことはあるが、結局は交通量の全体的増加につながり、環境を悪化させるのは、国道1号のバイパスの国道23号、そのバイパスの伊勢湾岸道路と、今までの実例で明らかである。この項目は削除すべきである。</p>	<p>交通流・交通量改善に当たっては、ここで示した各種施策を総合的に取組むことが重要と考えております。</p>

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	57	通過・流入交通の分散、回避p-76は、盲目的に都心部環状道路やバイパスの整備が交通流・交通量を改善するとしているが、これらが、一時的には交通流の分散の役割を果たすことはあるが、結局は交通量の全体的には増加につながり、環境を悪化させるには、国道1号のバイパスの国道23号、そのバイパスの伊勢湾岸道路と、今までの実例で明らかである。この項目は削除すべきである。	No. 56と同じ。
	58	1 通過・流入交通の分散、回避で（1）環状道路、バイパスの整備「都市への通過・流入交通を分散・回避し、交通の円滑化を図るため、名古屋環状2号線や名古屋高速4号東海線、国道23号等の道路ネットワークの整備を推進します。」とあるが、現在都市計画手続中の西知多道路は、結局、この道路ネットワークの整備には例示できず、国道23号「等」で読み取ることしかできなくなった。このような西知多道路計画は撤回すべきである。	都市への通過・流入交通を分散、回避し、交通の円滑化を図るためには、道路ネットワークの整備は重要と考えております。
	59	通過・流入交通の分散、回避：環状道路、バイパスの整備p-76「都市への通過・流入交通を分散・回避し、交通の円滑化を図るため、名古屋環状2号線や名古屋高速4号東海線、国道23号等の道路ネットワークの整備を推進します。」とあるが、現在都市計画手続中の西知多道路は、結局、この道路ネットワークの整備には例示できず、国道23号「等」で読み取ることしかできなくなった。このような西知多道路計画は撤回すべきである。	
	60	新たな幹線道路・バイパス道路の建設はしないこと。県はこれまでも「道路ネットワークの整備による交通の円滑化」と称して建設をすすめてきた。しかし、国道1号線のバイパスとして名四国道を、名四国道のバイパスとして伊勢湾岸道路を建設してきたが、建設直後の一時期は減少するものの、5年・10年単位では、名古屋南部地域の交通断面でも各道路でも全て増加している。結局は新たな道路が車を呼び込み交通量の増加を招いており、名四国道は「和解」当時よりも増えているのが実態である。また、新設のための予算・財政（県民・市民・国民の税金）は維持管理・補修に優先的に使われるべきである。	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	61	<p>第7節 自動車交通集中地域等の対策の推進p-79は「自動車交通が特に集中し、道路沿道において大気汚染が問題となっている地域について、優先的に各種自動車環境対策を推進します。特に、名古屋南部地域については、平成13年3月に愛知道路環境対策連絡会議で策定した「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について－当面の取組－」に基づき、引き続き、名古屋南部地域に対して重点的に各種の自動車環境対策を関係機関と連携し着実に推進します。また、二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い交差点近傍や道路沿道については、自動車排出ガス環境濃度調査等の実施により、汚染実態の把握に努めるとともに、局地的な汚染のメカニズム等についての調査研究を実施し、地域の実情に応じた効果的な施策を進めます。」と、文章だけで、その他の節のような施策が一つもない。</p> <p>平成11年の尼崎道路公害判決に続き平成12年11月27日の名古屋南部訴訟の名古屋地裁判決では、同地域における自動車交通に起因する浮遊粒子状物質が人の健康に影響があるとして、国に対する賠償金と差し止め請求が認められ、平成13年8月8日に企業・国との間で和解が一括成立した。この和解では、国道23号線などの大型ディーゼル車等に対する交通量の削減を正面から取り上げ、国道23号線の車線の削減を約束した。しかし、国は、車線削減をすると、他の道路への迂回・渋滞により大気環境が全体として悪化するという、和解当時から当然予想されていたことを理由に国道23号線の車線削減を実施しようとしなかった。原告団、環境省、国土交通省で構成する「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」では「和解条項の履行にむけ誠心・誠意頑張らせてもらう」「車線削減をできる限り速やかに達成できるよう話し合いたい」と、ここ数年、国交省が約束を反故してきたことを謝罪し、車線削減の早期実現を約束した。この点を対策の最重要課題として掲げるべきである。</p>	<p>名古屋南部地域など自動車交通集中地域においては、関係者が連携して各種施策を総合的に推進することが重要だと考えています。</p>
	62	<p>p-79は、「「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について－当面の取組－」に基づき、引き続き・・・重点的に各種の自動車環境対策を・・・着実に推進します。」と文章だけで、その他の節のような施策が一つもない。名古屋南部訴訟の名古屋地裁判決で国に対する賠償金と差し止め請求が認められ、その後の和解で国道23号線の車線削減を約束した。しかし、国は、車線削減をすると、他の道路への迂回・渋滞により大気環境が全体として悪化するという、和解当時から当然予想されていたことを理由に国道23号線の車線削減を実施しようとしなかった。原告団、環境省、国土交通省で構成する「名古屋南部地域道路沿道環境改善に関する連絡会」では、ここ数年国交省が約束を反故してきたことを謝罪し、車線削減の早期実現を約束した。この点を対策の最重要課題として掲げるべきである。</p>	

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	63	<p>第9節 道路環境改善対策p-81として（1）道路構造対策（低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置、環境施設帯の整備、植樹等…高架の道路…連続桁の採用及び既設桁の連結、裏面吸音板の設置等総合的対策）、（2）沿道の環境改善対策（①幹線道路沿道に適合した土地利用の誘導、②土地区画整理事業、市街地再開発事業等の手法の活用、③沿道地区計画の策定の推進）程度の対策しかないが、騒音規制法や振動規制法の要請限度を超える場合には、市町村長が公安委員会に道路交通法に基づき措置（速度規制、車線規制など）を執ることを要請するものと明記され、名古屋南部訴訟では、国に対する賠償金と差し止め請求が認められ和解が成立した。この和解では、大型ディーゼル車等に対する交通量の削減を正面から取り上げ、国道23号の車線の削減を約束した。こうしたことから、道路環境改善対策としては、道路の運用面の対策を1項目追加し、直接的で効果的な速度規制、車線規制、進入禁止などを含み込むと同時に、国道23号線の車線削減の早期実現を宣言すべきである。</p>	<p>道路環境改善対策としては、道路構造対策や沿道の環境改善対策などを記載しております。それらに加えて、交通需要の調整・低減、交通流対策などの各種施策を、関係者が連携して総合的に推進していきます。</p>
	64	<p>局地汚染対策・・・車線規制 第9節道路環境改善対策p-81として、（1）道路構造対策、（2）沿道の環境改善対策、程度の対策しかないが、騒音規制法や振動規制法の要請限度を超える場合には、市町村長が公安委員会に道路交通法に基づき措置（速度規制、車線規制）を執ることを要請するものと明記され、名古屋南部訴訟の和解では、国道23号の車線の削減を約束した。こうしたことから、道路環境改善対策として道路の運用面の対策を1項目追加し、直接的で効果的な速度規制、車線規制、進入禁止などを含み込むと同時に、国道23号線の車線削減の早期実現を宣言すべきである。</p>	<p>No. 63と同じ。</p>
第6章 推進体制等	65	<p>3 戦略の進行管理p-88：（2）進捗状況の公表で「各主体によって構成される「あいち新世紀自動車環境戦略会議総合調整会議」に報告するとともに、県のweb ページ「あいちの環境」などにおいて公表していきます。」とあるが、その頻度はどれぐらいなのか。年に1回か2回の総合調整会議の結果を公表する程度しか考えていないのではないか。</p>	<p>戦略の進捗状況については、戦略会議への報告のほか、県のウェブページなどで逐次公表していきます。</p>

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
	66	<p>意見募集の前提について</p> <p>「あいち自動車環境戦略2020」とのタイトルの意見募集はいいが、その後の括弧のなかの「窒素酸化物・粒子状物質総量削減計画」は、自動車排出物質がNOxとPMしかないような誤解を与え、「あいち自動車環境戦略2020」の趣旨を間違った認識に導くことに危険性を持つものである。自動車排出物質には、新たに環境基準が設定されたPM2.5はじめ二酸化炭素、アスベスト、ベンゼン、ダイオキシンなど未規制物質も多くあり、それらを含めた自動車排出由来の汚染物質すべてを対象にし、削減計画を策定すべきであり、括弧とその内容を削減すべきである。また、「あいち自動車環境戦略」は騒音・振動、交通事故、高齢化が指摘される山間地などでの自動車活用など、トータルなものとすべきである。</p>	<p>今回、現行の自動車環境戦略と総量削減計画を改定するに当たり、両者の目標達成のための施策はほぼ同一であるため、1つの計画としました。なお、戦略では、県内全域を対象として、安心・快適な暮らしを支え、環境と自動車利用が調和した社会をめざすこととしております。</p>
その他	67	<p>名四国道の名古屋地区の1日も早い車線削減の実現について</p> <p>2001年8月8日、名古屋南部地域の公害認定患者らは国との間で「名古屋南部大気汚染公害訴訟」を和解させた。そして、和解条項の柱として「名四国道（国道23号）の車線削減」（片側3車線を2車線とし）し「沿道環境を改善する」ことを確認した。この和解条項の内容は、それに至る経過をふまれば、県の関与を事実経過として「戦略」に明確に盛り込むべきである。この間、「健康と環境を守れ！愛知の住民いっせい行動」の県との交渉でも繰り返し求めてきたところであるが、和解から11年が経過し裁判を闘った原告らが和解条項の実現をみることなく亡くなっており、1日も早い実現が求められている。和解の経過とこれまでに達成できなかった県の責任と謝罪を、そして早期実現に全力をあげて「戦略」に明確に盛り込むべきである。</p>	<p>名古屋南部地域など自動車交通集中地域においては、関係者が連携して各種施策を総合的に推進することが重要だと考えています。</p>
	68	<p>「交通事故日本一」について</p> <p>統計処理のミス（意図的な操作？）が明らかになり、「交通事故日本一」がずっと続いていたことが明らかになった。何が全国と違い、そのような結果となったのか原因と経過、責任を明らかにすべきであり、その内容を「戦略」に盛り込むべきである。また、人の命が奪うこの不名誉な記録をなくすための抜本的対策、ずっと県が言い続けている「交通事故死ゼロ」を達成するための抜本的対策を立てるべきである。更に、これまで何故その目標が達成できなかったのか、の原因も「戦略」に盛り込むべきである。</p>	<p>今回策定する自動車環境戦略は、2020年度を目標年度に、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、温室効果ガスを目標項目として、県民、事業者、行政、NPOと協働しながら「安心・快適な暮らしを支え、環境と自動車利用が調和した社会」をめざすものです。</p>

項目	No.	意見の内容	事務局の考え方
	69	<p>天然ガスは算出地域が世界各地に分布しており、大規模埋蔵地域が集中する石油よりも価格変動や輸出入のリスク分散が可能です。特に、米国でのシェールガスの開発に伴い、天然ガス可採年数は従来の約60年から約250年と一挙に4倍になっています。米国以外でもシェールガスの存在は確認されており、将来の世界のエネルギー供給構造は大きく変わり、天然ガスの供給量の増加、価格の安定化が進むと考えられます。また、東日本大震災では、東北地区の6か所の天然ガススタンドのうち、津波の影響を受けた1か所を除き、5か所が3/23に営業開始しています。ガソリン・軽油の供給制限が行われた状況でしたが、天然ガス自動車（NGV）は、それを補完する意味での稼働率が上昇しています。NGVは、脱石油に貢献し、我が国のエネルギーセキュリティ上、有効です。</p>	<p>天然ガス自動車の普及促進に当たっては、ご指摘の点も参考とさせていただきます。</p>
その他	70	<p>本県では、平成14年10月に、「あいち新世紀自動車環境戦略（以下「自動車環境戦略」という。）」を、また、平成15年7月に、自動車NOx・PM法に基づく「愛知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「総量削減計画」という。）」を策定し、目標年度の平成22年度に向け、各種施策を総合的に推進してきました。という表記は、全くの茶番です。現実に、年々重くなる重量税、自動車税を忌避する目的で、いわゆる車庫飛ばしが多発しています。愛知県下の公共事業で使用するディーゼル車両が、不正な手段で車検を得て、現在も使われています。「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」（以下、法という）に定められた法33条、34条に基づく計画書、報告書が嘘だらけの現実があるのに、現地確認すらしていないからです。法41条の立入検査は勿論、前述の徴税忌避の視点からも県税所管との機動的連携が無い現状は、まるでやったもの勝ちの野放図さです。警察や、国交省の摘発を受けた事件でも、愛知県が不正に登録された他県から自動車税の返還（更正請求）をした事例を聞きません。例えば、岐阜県は法の対象外です。（部分規制は三重県など）いわゆるタックスヘブンへの追徴する姿勢がありません。また、他県と連携も協力もしない愛知県の手ぬるい姿勢が、岐阜県などの環境を汚染しています。愛知県の平成14年からスタートした上記計画など、「やっていますよ。」というだけの、役人が考えた現実から遊離したただの妄想に過ぎません。</p>	<p>今回策定する自動車環境戦略は、2020年度を目標年度に、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、温室効果ガスを目標項目として、県民、事業者、行政、NPOと協働しながら「安心・快適な暮らしを支え、環境と自動車利用が調和した社会」をめざすものです。</p>