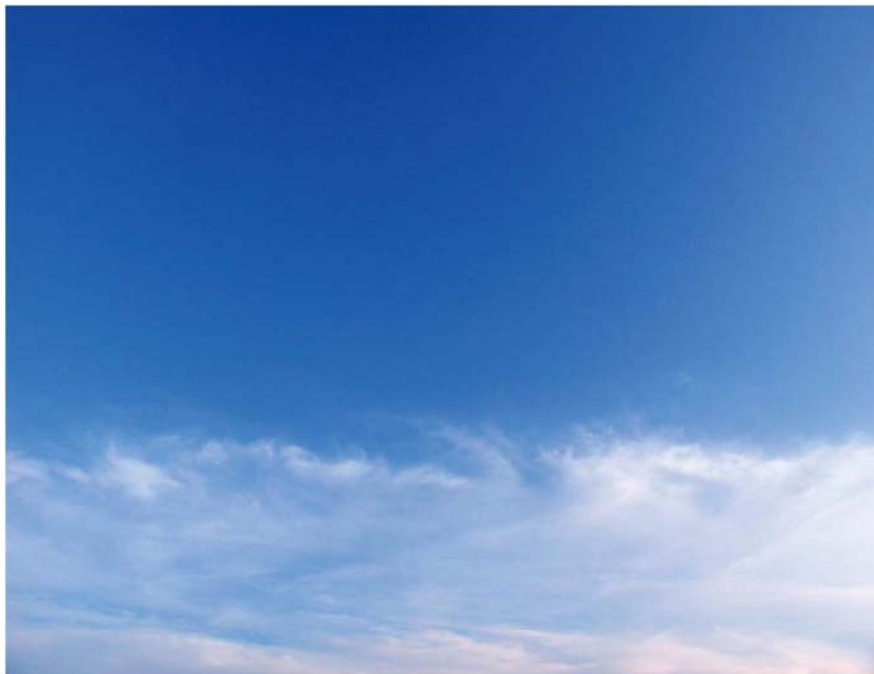


◇ 平成 25 年 1 月 25 日（金）～平成 25 年 2 月 25 日（月）
パブリック・コメント資料

参 考



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)

あいち新世紀自動車環境戦略会議
愛 知 県

【目次】

第1章 自動車環境戦略策定の必要性	1
第1節 自動車環境を巡る時代の趨勢.....	2
第2節 自動車環境対策の進展.....	4
第3節 愛知県の地域特性.....	5
第2章 自動車を取り巻く現状と環境対策の実施状況	7
第1節 自動車社会の現状.....	8
第2節 環境の現状.....	16
第3節 自動車環境対策の実施状況.....	22
第3章 戦略の改定	31
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.....	32
第2節 新たな戦略の策定.....	37
第3節 あいち自動車環境戦略2020の目標.....	39
第4節 あいち自動車環境戦略2020の施策体系.....	41
第4章 総量削減計画（対策地域内の計画）	43
第1節 計画策定の趣旨及び対策地域の範囲.....	44
第2節 計画の目標及び計画達成の期間.....	45
第3節 対策地域の現状.....	46
第4節 目標量（対策地域内）.....	51
第5章 2020年に向けた戦略の取組内容	53
第1節 自動車単体対策の強化等.....	54
第2節 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進.....	56
第3節 低公害車の普及促進.....	58
第4節 エコドライブの普及促進.....	66
第5節 交通需要の調整・低減.....	69
第6節 交通流対策の推進.....	76
第7節 自動車交通集中地域等の対策の推進.....	79
第8節 普及啓発活動の推進.....	80
第9節 道路環境改善対策.....	81
第6章 推進体制等	83
第1節 戦略の推進体制及び進行管理.....	84
第2節 総量削減計画の推進体制及び進行管理.....	89
資料編	資1
資料1 あいち新世紀自動車環境戦略会議 構成員、愛知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 委員及び審議経過.....	資2
資料2 自動車交通に関する環境基準等.....	資5
資料3 用語解説.....	資8

第1章 自動車環境戦略策定の必要性

第1節 自動車環境を巡る時代の趨勢

1 地球温暖化問題の動向

18世紀後半に始まった産業革命以後の化石燃料消費の増大により、産業革命以前には、約280ppmであった大気中のCO₂濃度は、現在389ppm（2010年世界平均値）に増加しており、それに伴って、降水量の変化や生物の生息・生育域の移動、海水の酸性化、氷河や氷床の融解など、様々な影響が見られています。

そのような中で、1997年に開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）で採択された京都議定書に基づき、先進国各国は、温室効果ガスの削減目標達成に向けて、温暖化対策に取り組んできました。

その後、2009年にデンマークで開催されたCOP15での「コペンハーゲン合意」に基づき、2020年までに削減すべき目標として、我が国を始め主要国から自主的に提出されるとともに、2011年に南アフリカで開催されたCOP17では、2020年からの全ての締約国を対象とする新たな枠組を2015年までに決定するという方針が合意されています。

日本は、コペンハーゲン合意に基づき、2020年に温室効果ガスの排出量を1990年比で25%削減するとしています。2011年3月の福島第一原子力発電所事故に伴い、我が国のエネルギー政策は、大きな転換点を迎えておりますが、エネルギー政策と密接に関わる温室効果ガスの削減については、地球温暖化を防止するために必要不可欠な対策であり、早急な対応が求められています。

こうした中、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割に達しており、最近では減少傾向にあるものの、依然として1990年からは、増加したままであり、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車等の次世代自動車の普及など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。

2 エネルギー源の多様化の動き

近年、エネルギー需給は大きな構造変化を迎えています。自動車分野においては、中国・インド等のアジア諸国の経済発展やモータリゼーションの進展によるエネルギー需要の拡大、石油埋蔵量の多い中東諸国におけるエネルギー資源の国家管理等によるエネルギー供給リスクの拡大により、エネルギー源の多様化が必要とされています。

一方、国内においても、福島第一原子力発電所事故を踏まえ、多様なエネルギー源による、安全・安心な電力・エネルギーの持続的で安定的な確保が求められています。これらを踏まえ、これまで推進してきたエコカーの普及についても、電気自動車や天然ガス自動車、燃料電池自動車のように、エネルギー源の異なる多様なエコカーを、用途に併せて普及させていく必要があります。

また、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車については、非常時の電源供給機能の確保が期待されています。さらに、将来的には、電力システムにおける需給調

整機能の役割が期待されています。

3 少子高齢化の進行

日本の人口は、2007年度をピークとして減少傾向に転じました。愛知県においても、やがて人口は減少傾向となることが予想されます。また、すでに県民の20%以上が65歳以上であり、今後も高齢者の割合が高まっていきます。今後は、こうした人口構造を踏まえ、誰もが公共交通機関を安全で快適に利用できるよう、旅客施設や車両のバリアフリー化を推進するなどの配慮が求められています。

4 国の新たな自動車環境対策

リーマンショックを契機とする金融危機と世界同時不況による自動車関連産業の競争環境の変化、成長戦略の必要性、地球温暖化問題への対応、エネルギーの制約等を背景として、国は自動車環境に係る様々な計画を策定しています。

これらの計画では、先進環境対応車^{*}の普及、充電設備等のインフラ整備、ITS（高度道路交通システム）の推進等の交通流対策等により、地球環境にやさしい交通体系の構築、人が安心・快適に生活できる社会の構築、国際競争力の維持・向上などが定められています。愛知県においても、こうした国の動向を見据えながら自動車環境対策を進めていく必要があります。

第2節 自動車環境対策の進展

1 インフラの整備・活用

電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車など次世代自動車の普及に向けて、車両本体の研究・開発に加えて、充電施設、水素供給施設、天然ガス供給施設などを整備する必要があります。

また、自動車に過度に依存しない社会を構築していくためには、公共交通機関の充実とともに、カーシェアリングなど新たな自動車利用のスタイルを定着させることが効果的です。

2 ITS（高度道路交通システム）の活用

ITS（高度道路交通システム）は、最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するもので、交通の安全性や利便性の向上のみならず、渋滞の軽減など交通の円滑化を通じた環境保全の効果も期待されます。今後の交通政策は、ITSを視野に入れて進めていく必要があります。

3 次世代自動車の多様化、使い分け

比較的短距離利用を得意とする電気自動車、長距離の利用も可能なハイブリッド自動車など、次世代自動車にはそれぞれ特徴があります。このため、多様な種類の次世代自動車について、使用目的に応じて普及を図る必要があります。

^{*}先進環境対応車 次世代自動車（HV,EV,PHV,FCV,CDV,NGV等）+環境性能に特に優れた従来車

第3節 愛知県の地域特性

1 モノづくりで培った環境技術

愛知県には、次世代自動車や蓄電池、燃料電池、高張力鋼板、炭素繊維、ヒートポンプ及び住宅設備など地球温暖化対策に貢献する重要な技術を持つ事業者が数多く立地しています。

また、「名古屋大学グリーンモビリティ連携研究センター」や「愛知県立大学情報科学共同研究所」などが設立されるなど、研究機関も多く立地するとともに、2010年10月には、中部の8大学・研究機関で「次世代自動車地域産学官フォーラム」を発足しており、モノづくりや研究の中で培われた優れた環境技術をさらに進展させるとともに、よりよい自動車環境の創出に向けた応用が求められます。

2 盛んな自動車利用や自動車産業

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、自動車への依存度が高いことが分かります。

また、愛知県は自動車産業の集積地であり、高度な研究開発拠点、大規模な生産拠点を有しています。2010年の工業統計調査によると、本県の製造品出荷額等38.2兆円のうち自動車産業が約49%、18.7兆円を占めています。このように、自動車利用や自動車産業が盛んな地域として、次世代自動車の普及や環境に配慮した自動車利用の推進など、先進的な自動車環境対策を進める必要があります。

第2章 自動車を取り巻く現状と 環境対策の実施状況

第1節 自動車社会の現状

1 自動車保有台数

1990年度以降の自動車保有台数、乗用車数及び貨物車数の推移は、全国、愛知県とも同様の傾向を示しており、自動車保有台数及び乗用車数は、2006年度までは増加傾向が続きましたが、その後は、ほぼ横ばいとなっています。一方、貨物車数は、減少傾向が続いています。(図2-1-1、図2-1-2)。

また、都道府県別の2011年度末の自動車保有台数は、愛知県が全国1位であり、2位の東京都より50万台以上多くなっています(図2-1-3)。

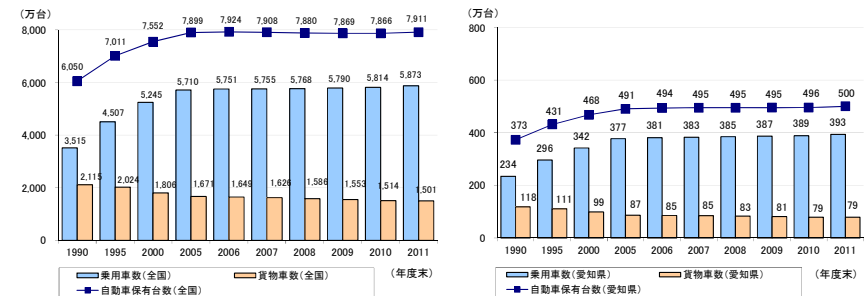


図2-1-1 自動車保有台数の推移 (全国)

図2-1-2 自動車保有台数の推移 (愛知県)

資料：財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」

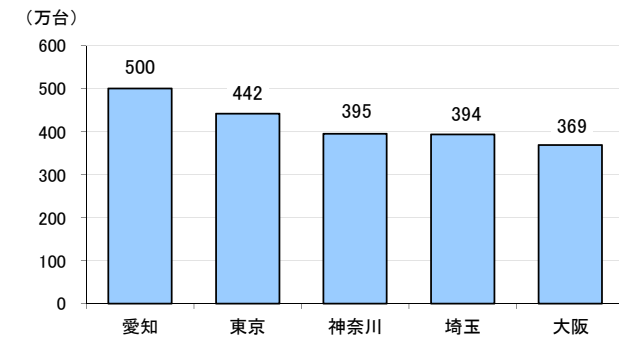


図2-1-3 主要な都府県の自動車保有台数の比較 (2011年度末)

資料：財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有台数統計データ」

2 自動車走行量

愛知県における自動車走行量（自動車走行台キロ）は、自動車保有台数の増加に伴って増加傾向にありましたが、近年では横ばい状態にあります。一方、貨物車走行量及び輸送（総貨物）トン数は、近年、減少傾向にあります（図 2-1-4）。

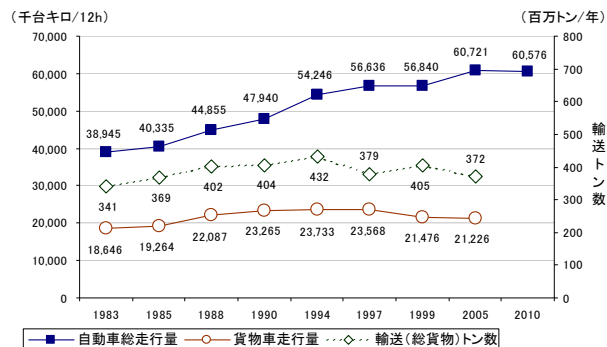


図 2-1-4 自動車走行量及び輸送（総貨物）トン数の推移（愛知県）

資料：国土交通省「道路交通センサス」及び「貨物地域流動調査」

3 道路整備状況

愛知県では、毎年着実に道路整備が進められ、2010年における実延長は49,619kmとなっています（図 2-1-5）。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（図 2-1-6）。

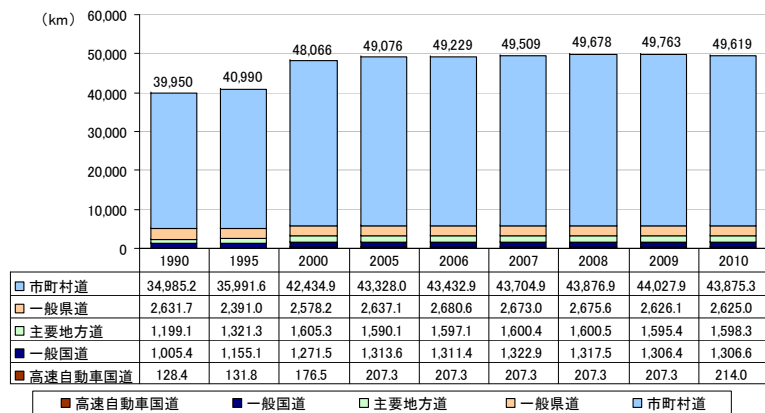


図 2-1-5 道路種別実延長（愛知県）

資料：国土交通省「道路統計年報」（各年4月1日現在）

2001～2003



- ・名古屋高速道路小牧線(桶JCT～小牧IC)開通[2001.10.19]
中部国際空港(株)が護岸工事概成、理立工事に着手
- ・伊勢湾岸自動車道(湾岸弥富IC～みえ川越IC)開通[2002.3.24]
- ・伊勢湾岸自動車道(豊田東IC～豊田JCT)開通により、東名高速道路と接続[2003.3.15]
- ・伊勢湾岸自動車道(みえ川越IC～四日市JCT)開通により、東名阪自動車道と接続[2003.3.21]
愛知青少年公園(長久手会場)で愛・地球博起工式
- ・伊勢湾岸自動車道(豊明IC～名古屋南IC)開通[2003.3.23]
- ・東名阪自動車道(上社JCT～高針JCT)開通[2003.3.29]
- ・名古屋高速道路東山線(吹上～高針JCT)開通[2003.3.29]
- ・伊勢湾岸自動車道(豊田南IC～豊明IC)開通[2003.12.25]

2004～2005.3



- ・名古屋瀬戸道路(日進JCT～長久手IC)開通[2004.11.27]
- ・伊勢湾岸自動車道(豊田JCT～豊田南IC)開通により、東名高速道路と接続[2004.12.12]
- ・セントレアライン開通[2005.1.30]
- ・名古屋高速一宮線(清洲JCT～一宮)開通[2005.2.11]
- ・東名阪自動車道(亀山IC～伊勢開IC)開通[2005.3.13]
- ・東海環状自動車道(豊田東JCT～美濃開JCT)開通[2005.3.19]
- ・伊勢湾岸自動車道(豊田東JCT～豊田東IC)開通[2005.3.19]

2005.4～2012.3



- ・名古屋高速清洲線(明道町JCT～清洲JCT)開通[2007.12.9]
- ・新名神高速道路(龜山JCT～草津田上IC)開通[2008.2.23]
- ・東海環状自動車道(美濃開JCT～関広見IC)開通[2008.4.18]
- ・名古屋高速東海線(明道町JCT～清洲JCT)開通[2010.9.4]
- ・名古屋第二環状自動車道(名古屋南JCT～高針JCT)開通[2011.3.20]
- ・名古屋高速東海線(木場IC～東海JCT)開通[2011.11.19]

図 2-1-6 自動車専用道路ネットワーク整備（名古屋圏）

資料：国土交通省中部地方整備局「名古屋圏環状道路」

4 交通機関利用状況

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（図2-1-7）。

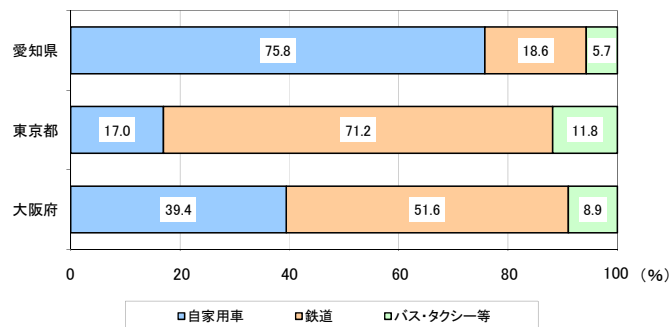


図2-1-7 輸送機関別旅客流動状況（2009年度）

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

5 旅行速度

一般国道における混雑時旅行速度は、愛知県、名古屋市ともに全国より低く、2010年度では、愛知県で26.4km/h、名古屋市で17.6km/hとなっており、改善が進んでいません。（図2-1-8）。

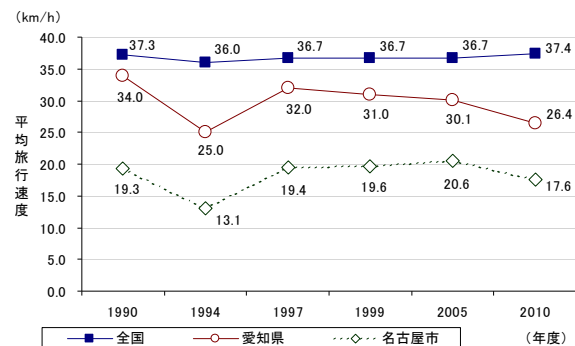


図2-1-8 一般国道における混雑時旅行速度の推移

資料：国土交通省「道路交通センサス」

6 エネルギー消費量（運輸部門）

運輸部門のうち、全国の貨物自動車のエネルギー消費量は、近年減少傾向を示しており、2010年度における1990年度割合を見ると、86.9%となっています。また、乗用車のエネルギー消費量は1990年度以降増加してきましたが、近年減少から横ばいに転じています（図2-1-9）。

一方、愛知県の乗用車エネルギー消費量のうち、自家用乗用車のエネルギー消費量の変化を見ると、1990年度以降緩やかな増加が続いており、1990年度比では171.0%となっています（図2-1-10）。

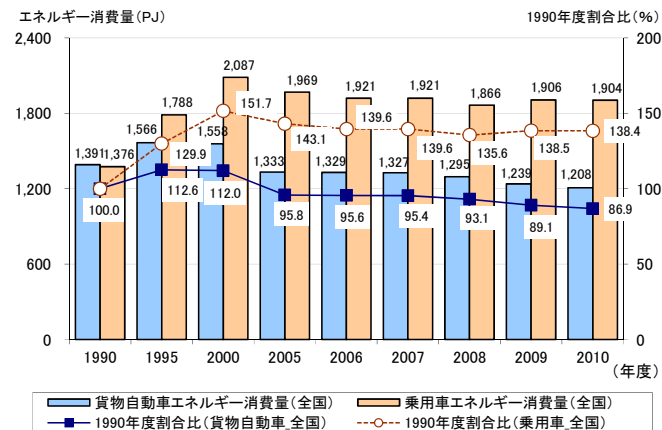


図2-1-9 エネルギー消費量（全国）の推移

資料：資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」

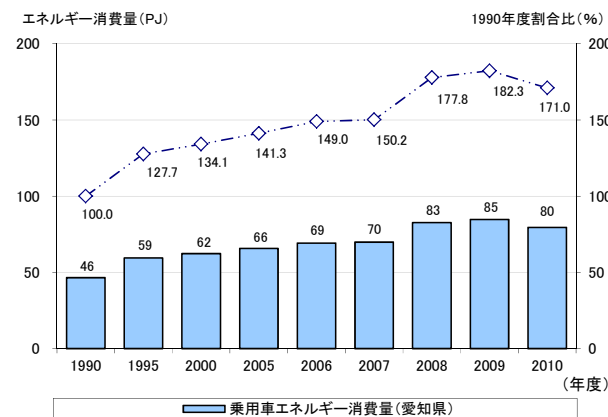


図2-1-10 エネルギー消費量（愛知県における自家用乗用車）の推移

資料：資源エネルギー庁「都道府県別エネルギー消費統計調査」

7 自動車利用に関する県民意識

愛知県が2010年度に、月に1回以上自動車を運転する方2,000人を対象に実施した「自動車利用に関する県民意識調査」の結果概要を以下に示します。

(1) 自動車の保有や利用について

自動車保有の有無については、名古屋地域における保有率は他の地域と比較して若干低いものの、全ての地域で保有率が95%を超えています。

また、使用頻度については、「ほぼ毎日」使用している人が6割弱を占めていますが、名古屋地域(44.4%)と西三河地域(64.8%)、東三河地域(69.4%)では大きな差があります。

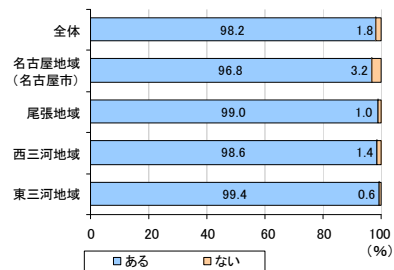


図 2-1-12 自動車の保有の有無

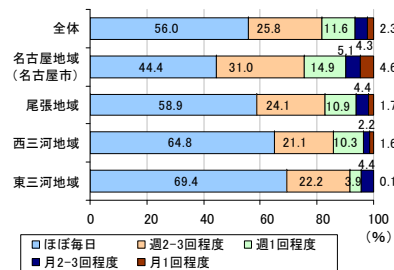


図 2-1-13 自動車の使用頻度

(2) 次世代自動車について

次世代自動車への関心については、「とても関心がある」「少し関心がある」を合わせ、「関心がある」と回答した人は85.0%であり、全ての地域で高い関心があると云えます。

また、購入意向については、「既に入っている」「購入を予定している」を合わせて9.7%であり、「条件が整えば購入を考える」と回答した人が78.0%を占めています。

次世代自動車の普及に必要なこととしては、「価格が安くなる」が88.8%、「充電設備等のエネルギー充填スタンドが整備される」が57.7%、「エネルギー満タン時の走行距離が長くなる」が42.1%、「充電等のエネルギー充填時間が短くなる」が32.0%でした。

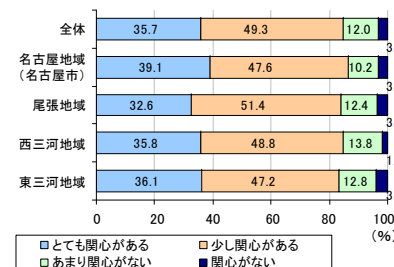


図 2-1-14 次世代自動車への関心

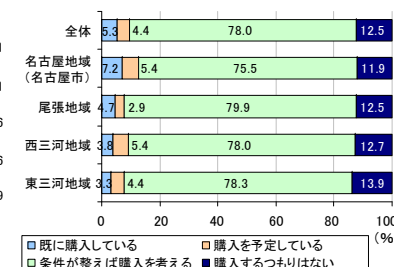


図 2-1-15 次世代自動車の購入意向

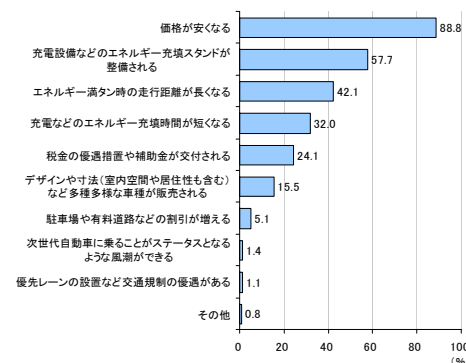


図 2-1-16 次世代自動車の普及に必要なこと

(3) エコドライブについて

エコドライブの実践については、「実践している」「ある程度実践している」を合わせ、「実践している」と回答した人が58.1%、反対に「実践していない」と回答した人が37.8%でした。

実践しているエコドライブについては、「急発進、急加速をしない」が73.1%、「エンジンブレーキを積極的に使う」が44.5%、「エアコンの利用を控える」が41.6%と多く、「アイドリング・ストップの実施」は21.8%、「渋滞をさけるなど、計画的なドライブをする」は12.1%と、あまり実施されていませんでした。

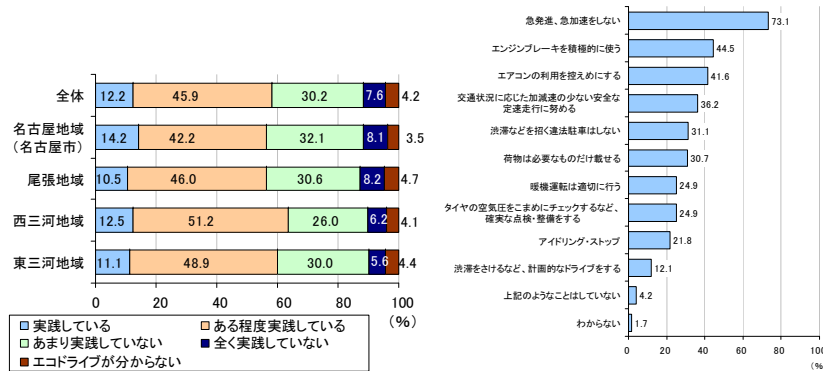


図 2-1-17 エコドライブの実践状況 図 2-1-18 実践しているエコドライブの内容

(4) 自動車と環境対策について

自動車に係る環境改善のために個人としてできることについては、「燃費のよい自動車に乗る」が 49.0%、「無駄な自動車利用をやめる」が 48.9%、「エコドライブを行う」が 41.6%、「公共交通機関を利用する」が 41.0%と、多く挙げられました。また、行政が取り組むべきことについては、「燃費の良い自動車を優遇する」が 62.5%、「渋滞解消のための道路網を整備する」が 39.2%、「違法駐車取締りを強化する」が 29.0%と、多く挙げられました。

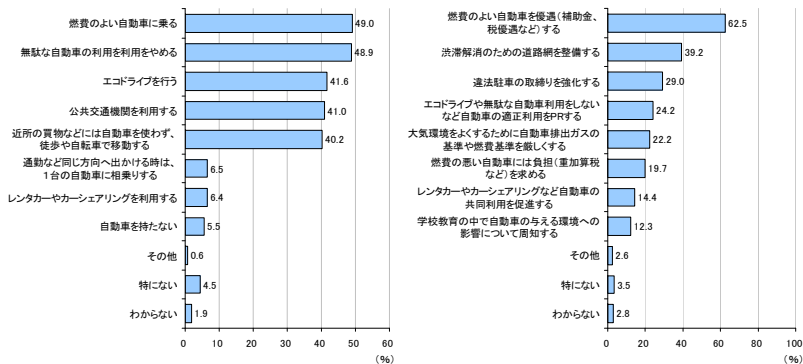


図 2-1-19 自動車に係る環境改善のために個人としてできること 図 2-1-20 自動車に係る環境改善のために行政が取り組むべきこと

第 2 節 環境の現状

1 大気汚染

愛知県内には、2011 年度末現在、大気汚染防止法に基づき常時監視している測定局が 86 局(一般環境大気測定局 63 局、自動車排出ガス測定局 23 局)設置されています。2011 年度における二酸化窒素、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準の達成状況をみると、二酸化窒素は、すべての測定局で達成し、浮遊粒子状物質は、一般環境大気測定局は 63 局中 33 局で、自動車排出ガス測定局は 23 局中 9 局で達成しました。(表 2-2-1)。

表 2-2-1 愛知県内の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の大気環境基準の達成状況 (2011 年度)

	一般環境大気測定局			自動車排出ガス測定局		
	有効測定局数	達成測定局数	達成率 (%)	有効測定局数	達成測定局数	達成率 (%)
二酸化窒素	63	63	100	23	23	100
浮遊粒子状物質	63	33	52	23	9	39

資料：愛知県環境部(政令指定都市及び中核市を含む)。

【参考】二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準

■二酸化窒素

1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。(評価は 1 日平均値の年間 98% 値で行う。)

■浮遊粒子状物質

1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m³ 以下であること。(評価は 1 日平均値の 2% 除外値で行う。ただし、0.10mg/m³ を超える日が 2 日以上連続しないこと。)

また、2000 年度以降の愛知県内における二酸化窒素の環境基準達成状況は、一般大気環境測定局では達成率 100% を維持しており、自動車排出ガス測定局においても徐々に達成率が上昇してきています。浮遊粒子状物質は、2009 年度、2010 年度で一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局とも達成率 100% でしたが、2011 年度は、約半数の測定局で環境基準を達成しませんでした。

これは、2011 年 5 月 2 日から 2 日連続で基準値を超えたためであり、この 2 日間はいずれも県内で黄砂が観測されています。(図 2-2-1、図 2-2-2)。

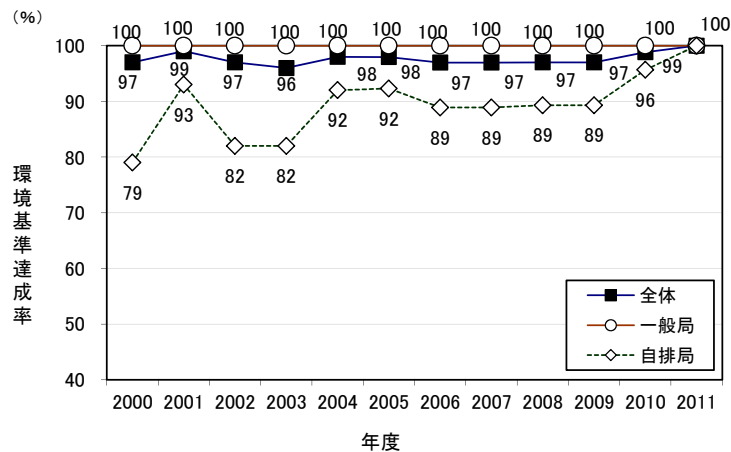


図 2-2-1 愛知県内における二酸化窒素の環境基準達成率の推移

資料：愛知県環境部

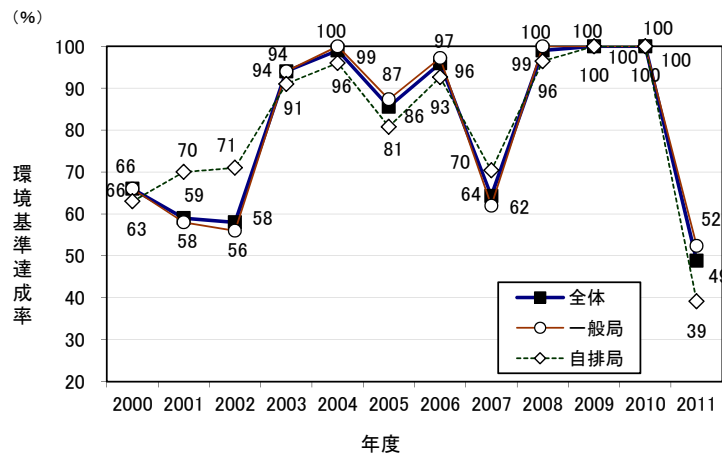


図 2-2-2 愛知県内における浮遊粒子状物質の環境基準達成率の推移

資料：愛知県環境部

自動車から排出される窒素酸化物排出量は 2009 年度で 31,023 t、粒子状物質排出量は 1,102 t 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 (表 2-2-2、図 2-2-3、図 2-2-4)。

表 2-2-2 窒素酸化物及び粒子状物質排出量 (愛知県)

		軽乗用車	乗用車	バス	軽貨物車	小型貨物車	貨客車	普通貨物車	特種(殊)車	計
窒素酸化物	排出量(t)	1,147	4,189	1,146	1,050	903	597	18,199	3,792	31,023
	排出割合 (%)	3.7	13.5	3.7	3.4	2.9	1.9	58.7	12.2	100.0
粒子状物質	排出量(t)	6	47	60	3	36	16	767	168	1,102
	排出割合 (%)	0.5	4.3	5.4	0.3	3.3	1.5	69.5	15.2	100.0

注：四捨五入の関係で計が一致しない場合があります。

資料：愛知県環境部

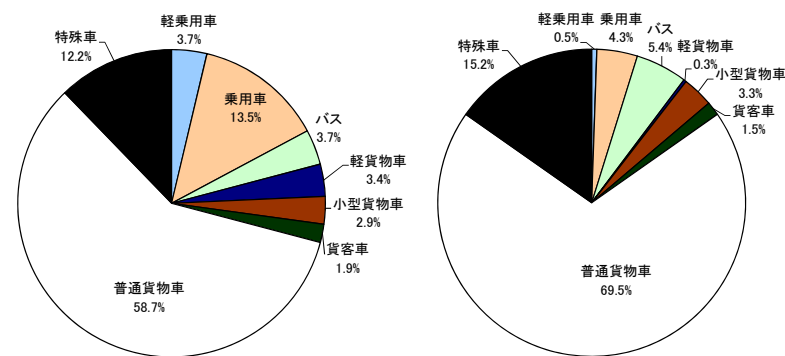


図 2-2-3 窒素酸化物排出量 (2009 年度)

図 2-2-4 粒子状物質排出量 (2009 年度)

資料：愛知県環境部

2 騒音

愛知県内における自動車騒音の環境基準達成率は、昼夜間ともに環境基準を達成した住居の割合は徐々に上昇しているものの、2011年度においても92.4%にとどまっています（図2-2-5、表2-2-3）。

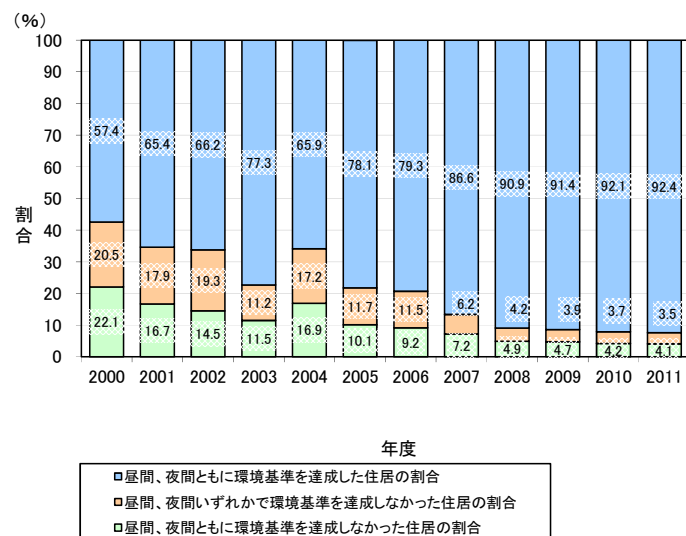


図2-2-5 愛知県内における自動車騒音の環境基準達成率の推移

資料：愛知県環境部

表2-2-3 過去3年間における自動車騒音の環境基準達成率

	評価区間数	全評価戸数	環境基準達成戸数	環境基準達成率
2009年度	618	363,625	332,378	91.4%
2010年度	750	408,908	376,638	92.1%
2011年度	777	420,896	388,989	92.4%

資料：愛知県環境部

また、過去3年間における自動車騒音の要請限度*の超過状況は年々低下しており、2011年度においては、207地点中10地点で、全体の4.8%でした（表2-2-4）。

表2-2-4 過去3年間における自動車騒音の要請限度の超過状況

	調査地点数	要請限度超過地点数	要請限度を超過した割合
2009年度	208	18	8.7%
2010年度	207	11	5.3%
2011年度	207	10	4.8%

資料：愛知県環境部

*要請限度：自動車騒音により道路の周辺的生活環境が著しく損なわれていると認めるときに、市町村長が県公安委員会に対して道路交通法の規定による措置をとるよう要請する際の基準（騒音規制法第17条第1項）

3 温室効果ガス（二酸化炭素）

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。（図2-2-6）。

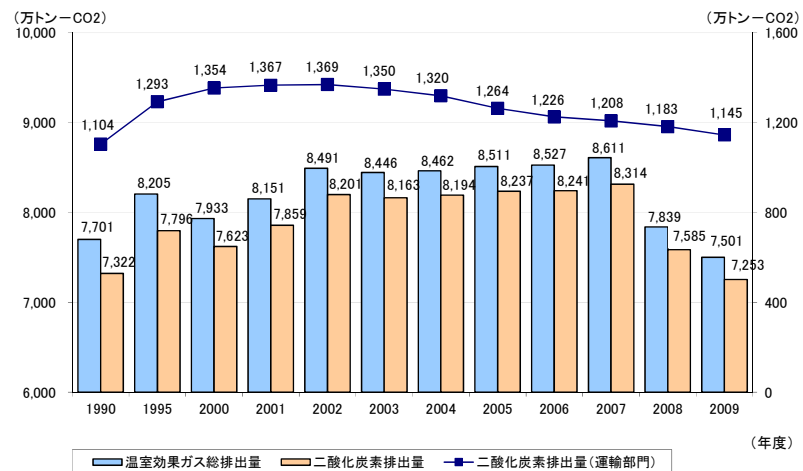


図2-2-6 愛知県内における温室効果ガス総排出量及び二酸化炭素排出量の推移

資料：愛知県環境部

第3節 自動車環境対策の実施状況

1 大気汚染

(1) 国の取組

ア 自動車単体対策

自動車排出ガスは、大気汚染防止法に基づき許容限度が定められているとともに、道路運送車両法に基づく保安基準で基準値が定められており、逐次規制が強化されています。

ガソリン・LPG乗用車の窒素酸化物に係る最新規制値（新長期規制）は、規制が開始された1973年に比べて100分の1に、炭化水素に係る最新規制値（新長期規制）は、規制が開始された1973年に比べて50分の1に強化されています（図2-3-1）。

ディーゼル重量車（車両総重量3.5t超）の窒素酸化物に係る最新規制値（09年規制）は、規制が開始された1974年に比べて20分の1に、粒子状物質に係る最新規制値（09年規制）は、規制が開始された1994年に比べて100分の1に強化されています（図2-3-2）。

軽油中の硫黄分の最新規制値は、規制が開始された1976年に比べて500分の1に強化されています（図2-3-3）。

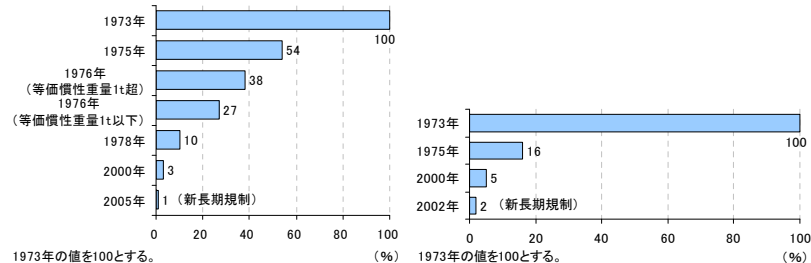


図2-3-1 ガソリン・LPG乗用車規制強化の推移（左：窒素酸化物、右：炭化水素）

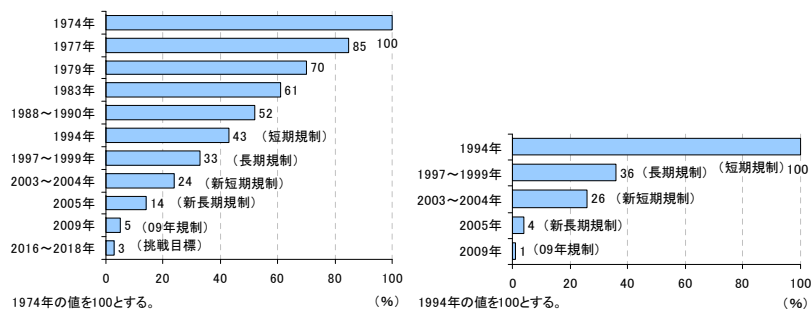


図2-3-2 ディーゼル重量車（車両総重量3.5t超）規制強化の推移（左：窒素酸化物、右：粒子状物質）

資料：環境省

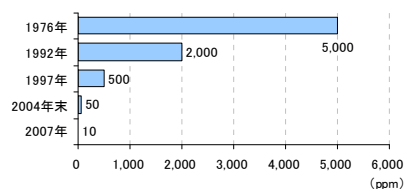


図 2-3-3 軽油中の硫黄分規制強化の推移

資料：環境省

イ 自動車排出ガス対策

2001年6月に改正した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「自動車NOx・PM法」という。）では、自動車排出ガスに含まれる窒素酸化物や粒子状物質の総量削減を図るため、自動車交通が集中している地域で、大気汚染防止法の排出基準などによる措置のみでは環境基準の達成が困難な、首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏にある市区町村を窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域（以下、「対策地域」という。）に指定しています。

自動車NOx・PM法では、国は、窒素酸化物や粒子状物質の総量の削減に関する目標や施策に関する基本的事項などを総量削減基本方針（以下「基本方針」という。）として定め、都道府県知事は、この基本方針に基づき、対策地域における自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質の総量を削減するために実施すべき施策に関する計画を総量削減計画として定めることとされており、窒素酸化物や粒子状物質排出量の削減に向けた施策を計画的に進めています。

また、2007年5月に自動車NOx・PM法を改正し、対策地域外から対策地域内へ流入する自動車対策として、局地汚染対策及び流入車対策を講ずることとしました。

さらに、2011年3月には、2002年4月に閣議決定された基本方針の達成目標が2010年度までとなっていたことや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、2020年度までの大気環境基準の確保を新たな目標とするなど、基本方針の変更が行われています。

ウ 次世代自動車等先進エコカーの普及促進

2001年7月に、経済産業省、国土交通省、環境省が協力し、低公害車の開発・普及に関する総合的・包括的な計画となる「低公害車開発普及アクションプラン」を策定し、実用段階にある低公害車の普及に取り組んできました。

さらに、環境省が2009年5月に「次世代自動車普及戦略」、2010年3月に「環境対応車普及戦略」を、経済産業省が2010年4月に「次世代自動車戦略2010」を取りまとめるとともに、施策の一つとして、排出ガスや燃費など環境性能に優れた自動車を購入する際の、自動車重量税、自動車取得税の減免、補助金の交付を行うなど、次世代自動車等先進エコカーの普及促進に積極的に取り組んでいます。

エ 交通流・交通量対策

環状道路やバイパス道路の整備、立体交差事業の実施などに取り組むとともに、幹線道路周辺や中心市街地等の自動車交通量が多く環境濃度の高い地域については、交通流の円滑化、交通量の低減に向けて、自動車の効率的利用や公共交通機関の利用促進等によって交通行動の変更を促し、交通需要を的確に管理する交通需要マネジメント（TDM）施策を推進しています。

オ エコドライブの推進

エコドライブとは、環境に配慮した自動車の使用法のことであり、具体的には、急発進・急加速を抑えたり、無駄なアイドリングを止めたりすることで、燃料の節約に努め、大気汚染物質や温室効果ガスの排出量低減を図るものです。

エコドライブについては、2005年4月に閣議決定された「京都議定書目標達成計画」（2008年3月改定）の「環境に配慮した自動車使用の促進」の施策の一つとして位置付けられているとともに、警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成する「エコドライブ普及連絡会」が2006年6月に策定した「エコドライブ普及・推進アクションプラン」や、同年10月に策定した「エコドライブ10のすすめ」により、11月の「エコドライブ推進月間」を中心に普及を図っています。

エコドライブ10のススメ



(2) 愛知県の取組

ア 自動車単体対策

愛知県では、不正軽油の撲滅を目的とした「愛知県不正軽油撲滅対策会議」を2003年2月に設置するとともに、軽油の抜取検査、不正軽油撲滅のための広報活動等に取り組んでいます。

イ 自動車排出ガス対策

自動車NOx・PM法に基づき、2003年7月に「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、対策地域における二酸化窒素に係る大気環境基準を2006年3月31日までに、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を2011年3月31日までに達成することを目的とし、対策地域の自動車排出窒素酸化物、自動車排出粒子状物質の総量を削減させることを目標とし、自動車単体対策の強化、車種規制の実施、低公害車普及促進等の各種施策を推進してきたところです。

こうした中、2011年3月に自動車NOx・PM法に基づく基本方針が変更されたことから、総量削減計画を改定することとしています。

また、2010年8月に制定した「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、自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質及び二酸化炭素を低減し、幹線道路沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準達成維持、地球温暖化防止対策を実施しています。

愛知県の対策地域

愛知県内47市町村（平成24年3月現在）

■名古屋市	■豊橋市	■岡崎市※1	■一宮市
■瀬戸市	■半田市	■春日井市	■豊川市※2
■津島市	■碧南市	■刈谷市	■豊田市※3
■安城市	■西尾市※4	■蒲郡市	■大山市
■常滑市	■碧南市	■小牧市	■稲沢市※5
■東海市	■大府市	■知多市	■知立市
■尾張旭市	■高浜市	■岩倉市	■豊明市
■日進市	■愛西市※6	■清須市	■北名古屋市
■弥富市	■みよし市	■あま市	■長久手市
■東郷町	■豊山町	■大口町	■扶桑町
■大治町	■蟹江町	■飛鳥村	■岡久比町
■東浦町	■武豊町	■幸田町	

- ※1 旧額田町を除く
- ※2 旧一宮町を除く
- ※3 旧緑岡町、旧小原村、旧定助町、旧下山村、旧旭町及び旧稲沢町を除く
- ※4 旧一色町、旧吉良町及び旧稲沢町を除く
- ※5 旧横父町を除く
- ※6 旧立田村及び旧八幡村を除く



愛知県環境部「あいちの環境」

ウ 次世代自動車等先進エコカーの普及促進

エコカーの普及促進に向けて、行政機関が新規に購入する公用車についてはエコカーを原則とするなど、公用車へのエコカーの率先的導入や、エコカー導入に対する助成制度や税制上の優遇措置等の経済的負担を軽減する措置を実施しています。

また、エコカーの導入等に積極的に取り組んでいる事業所を自動車エコ事業所として認定する制度等に取り組んでいます。

さらに、県民の生活環境の保全等に関する条例で、県内で使用する自動車の台数が乗用車換算で200台以上となる事業者に対し、一定割合以上の低公害車を導入してその状況報告することを義務付けることにより、低公害車導入の促進を図っています。

エ 交通流・交通量対策

都市への通過・流入交通を分散・回避し、円滑な交通を図るための環状道路やバイパス道路の整備、交通集中地域における交通の分散、大気環境の改善等に向けたETC割引や夜間割引等のロードプライシングの実施、立体交差事業や踏切の除却事業の実施等に取り組んでいます。

オ エコドライブの推進

エコドライブの確実な実行を推進するため、運転免許取得者及び更新者に対してエコドライブ教育の実施、体験型エコドライブ講習会の実施、エコドライブメンバーズクラブ会員の募集等に取り組んでいます。

カ 局地汚染対策

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。

(3) 市町村の取組

公用車等へのエコカーの率先導入、エコカー導入に対する助成の実施、環状道路、バイパスの整備、立体交差事業の実施、コミュニティバスの運行、パーク・アンド・ライド駐車場の整備等に取り組んでいます。

(4) 関係団体等の取組

社団法人愛知県トラック協会などによるエコカー導入に対する助成の実施やエコドライブの推進、石油連盟による低硫黄ガソリン・軽油の供給の推進、一般社団法人日本ガス協会による大型CNGトラックの開発等に取り組んでいます。

2 騒音

(1) 国の取組

ア 自動車単体対策

騒音規制法に基づき、自動車が一定の条件で運行する場合に発生する自動車騒音（加速走行騒音、定常走行騒音、近接排気騒音）の大きさに対して、許容限度が定められており、逐次規制が強化されています。

なかでも大型車の加速走行騒音については、規制が開始された 1971 年に比べて、2001 年には 10～11 デンベルの強化が行われています。

表 2-3-1 自動車騒音単体規制値

単位：デンベル（dB）

	大型車	中型車	小型車	乗用車	二輪車	原動機付自転車
加速走行騒音	81 (82)	80 (81)	76	76 (76)	73 (73)	71 (71)
定常走行騒音	82 (83)	79 (80)	74	72 (74)	72 (71)	68 (65)
近接排気騒音	99 (99)	98 (98)	97	96 (96)	94 (94)	90 (84)

2001 年度末の新型車の規制値を示す。

表 2-3-2 加速走行騒音の規制の推移

単位：デンベル（dB）

	大型車	中型車	小型車	乗用車	二輪車	原動機付自転車
1971 年	92	89	85	84	86 (84)	82 (80)
1976・1977 年	89	87	83	82	83	79
1979 年	86	86	81	81	78	75
1982～1987 年	83	83	78	78	75	72
1998～2001 年	81 (82)	80 (81)	76	76 (76)	73 (73)	71 (71)

表 2-3-1、表 2-3-2 共通

(注 1) 大型車の（ ）内の数値は、全輪駆動車、トラクター、クレーン車の規制値を示す。

(注 2) 中型車の（ ）内の数値は、全輪駆動車の規制値を示す。

(注 3) 乗用車の（ ）内の数値は、乗用定員 6 人超の規制値を示す。

(注 4) 二輪車の（ ）内の数値は、二輪の軽自動車（総排気量が 125cc を超え、250cc 以下のもの）の規制値を示す。

(注 5) 原動機付自転車の（ ）内の数値は、第 1 種原動機付自転車（総排気量が 50cc 以下のもの）の規制値を示す。

イ 道路構造対策等

自動車単体対策の他に、交通規制やバイパス、物流拠点等の整備といった交通流対策、低騒音舗装の敷設、遮音壁、環境施設帯の設置といった道路構造対策、沿道地区計画の策定といった沿道の環境改善対策に加え、違反マフラー交換車（者）への厳罰周知、ポスター等による普及啓発活動を総合的に推進しています。

なお、岡崎・安城地区といった自動車交通が特に集中する地域を緊急対策地域とし、2000 年 6 月に当該地区を対象として策定した「沿道環境改善プログラム」に基づき、環境施設帯の設置や低騒音舗装の敷設、道路の複車線化による渋滞緩和等を実施しています。

(2) 愛知県の取組

ア 自動車単体対策

国において 1995 年 12 月に策定された「道路交通騒音の深刻な地域における対策の実施方針」に基づき、1996 年 5 月に「愛知県における道路交通騒音対策に係る取組方針」を策定しました。その中で、自動車単体対策として、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を促進し、車両検査・点検整備の徹底等を推進しています。

また、大気汚染物質や地球温暖化物質の排出が少なく、走行時の騒音も静かな低公害車の普及を促進しています。

イ 道路構造対策等

騒音の深刻な地域を対象に愛知県道路交通対策推進協議会（2002 年 2 月から「あいち新世紀自動車環境戦略会議」に統合。）を設置し、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の対策を推進しています。

(3) 市町村の取組

低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置、通過交通の速度減速道路の建設等を実施しています。

(4) 関係団体等の取組

中日本高速道路株式会社などの道路管理者による低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置・高上げ、環境施設帯の設置等を実施しています。

3 温室効果ガス（二酸化炭素）

（1）国の取組

1997年に京都で開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）での京都議定書の採択を受け、国、地方公共団体、事業者、国民それぞれの責務を明らかにした「地球温暖化対策の推進に関する法律」（以下、「地球温暖化対策推進法」という。）が1999年4月から施行されました。その後、2008年までに4回改正され、国、地方公共団体のきめ細かい取組を定めた実行計画の策定、事業者の温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度等、各主体の取組を促進するための法的枠組みを整備しています。

また、地球温暖化対策に関する具体的な取組については、1998年6月に「地球温暖化対策推進大綱」、2002年3月には新大綱が策定され、その後の京都議定書の発効を受けて、2005年4月には「京都議定書目標達成計画」が定められ、2008年3月に改定が行われています。「京都議定書目標達成計画」では、地方公共団体の責務として、その区域の自然的社会的条件に応じて、温室効果ガスの排出削減等のための総合的かつ計画的な施策を策定し、実施するよう努めることとされています。

さらに、運輸部門の取組として、二酸化炭素排出量の低下傾向を一層着実なものとするために、自動車・道路交通対策、公共交通機関の利用促進、物流の効率化など総合的な対策を推進することが位置付けられています。

また、前に述べました、「次世代自動車普及戦略」（環境省、2009年5月）、「環境対応車普及戦略」（環境省、2010年3月）、「次世代自動車戦略2010」（経済産業省、2010年4月）も温室効果ガス排出削減のための取組と言えます。

（2）愛知県の取組

1994年に「あいちエコプラン21」を全国に先駆けて策定し、その後、2000年に「あいちエコプラン2010」に改訂し、京都議定書を目指す6%削減に向けた取組の方向性を示しました。

さらに、京都議定書が発効する直前の、2005年1月に「あいち地球温暖化防止戦略」を策定し、2010年度までに県内の温室効果ガス排出量を1990年度比で6%削減の目標を掲げ、「ソーラーミリオン作戦」、「エコカー300万台作戦」等の25の重点施策を展開してきました。

しかし、あいち地球温暖化防止戦略の目標年度である2010年度を迎えたこと、2008年5月の地球温暖化対策推進法の改正により都道府県等の区域における地球温暖化対策に関する計画策定が義務付けられたこと、2050年を見通した本格的な低炭素社会実現のための新たな施策やモノづくり県としての世界の低炭素化への貢献が求められていることなどから、中長期の方向性を示す新たな戦略として、2012年2月に「あいち地球温暖化防止戦略2020」を策定しました。

この新たな戦略では、2050年頃を目指す愛知の姿を描いた上で、当面の目標である2020年度までの対策の方向性を示すものとして策定しており、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ています。

また、自動車技術を進化させることにより、次世代分野に対応する強固な企業群の形成と、

安心・安全で快適な新しい自動車社会の実現を目指し、2012年3月に策定した「あいち自動車産業イノベーションプラン」も温室効果ガス排出削減のための取組と言えます。

（3）市町村の取組

地球温暖化対策推進法に基づく地域推進計画として、地球温暖化防止に関する具体的な行動計画を策定し、温室効果ガス対策に取り組んでいます。

第3章 戦略の改定

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

1 あいち新世紀自動車環境戦略のフレーム

愛知県では、2002年に「あいち新世紀自動車環境戦略」（以下、「旧戦略」という。）を策定し、“人が安心して快適に生活できる自動車環境”の実現を目標に、目標達成の具体的な姿として「めざすべき大気環境の姿」及び「めざすべき社会の姿」を設定し、2010年度を目標年度として、県民、事業者、関係機関、行政が連携しながら、各種施策に取り組んできました。図3-1-1に旧戦略における施策の展開図を示します。

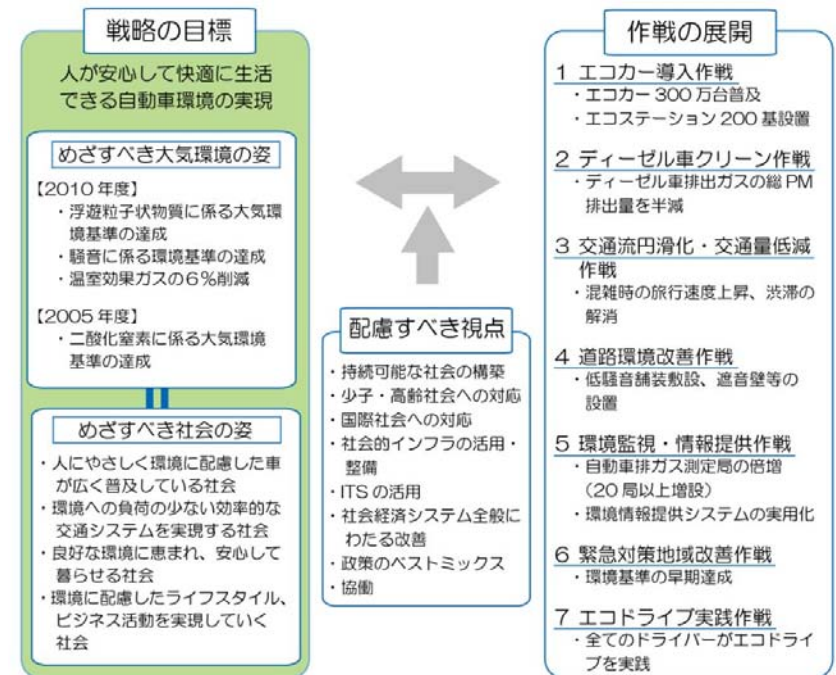


図3-1-1 旧戦略における施策の展開図

2 各作戦の目標達成状況

旧戦略におけるめざすべき大気環境の姿及びエコカー導入作戦等の各作戦の目標達成状況を以下に示します。

(1) めざすべき大気環境の姿

二酸化窒素については、目標年度は 2005 年度ですが、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。

浮遊粒子状物質については、2009 年度にすべての測定局で環境基準を達成し、2010 年度も引き続き達成しました。

騒音については、2010 年度において環境基準達成率が 92.1% であり、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。

表 3-1-1 めざすべき大気環境の姿

目標	目標年度	達成状況	
NO ₂ の大気環境基準達成 (100%)	2005	非達成	達成率 98% (98 局中 96 局達成) 2005 年度 〔達成率 99% (86 局中 85 局達成)〕 2010 年度
SPM の大気環境基準達成 (100%)	2010	達成	達成率 100% (全 86 局で達成) 2010 年度
騒音の環境基準達成 (100%)	2010	非達成	達成率 92.1% 2010 年度
温室効果ガス 6%削減 (対 1990 年比)	2010	—	2.6%の減少 2009 年度

(2) エコカー導入作戦

エコカーについては、2010 年度末で約 275 万台が普及しており、概ね目標 (300 万台普及) 達成と評価することができます。

エコステーションについては、2010 年度末で 232 基 (急速充電: 14 基、普通充電: 187 基、天然ガス: 30 基、LPG: 1 基) が設置され、目標 (200 基設置) を達成しました。

表 3-1-2 エコカー導入作戦

目標	目標年度	達成状況	
エコカー300万台普及	2010	概ね達成	エコカー約 275 万台普及 2010 年度末
エコステーション 200 基設置	2010	達成	エコステーション 232 基設置 2010 年度末

(3) ディーゼル車クリーン作戦

ディーゼル車排出ガスの総 PM 排出量については、2006 年度に目標 (対 2000 年度比 半減) を達成し、その後も自動車排出ガス新長期規制や自動車 NOx・PM 法に基づく車種規制の効果により、排出量は削減しています。

表 3-1-3 ディーゼル車クリーン作戦

目標	目標年度	達成状況	
ディーゼル車排出ガスの総 PM 排出量半減 (対 2000 年度比)	2010 年度 までの 早い段階	達成	削減率 78.7% 2010 年度

(4) 交通流円滑化・交通量低減作戦

混雑時の旅行速度については、2010 年度道路交通センサデータによると、愛知県全域における混雑時平均旅行速度は 1999 年度、2005 年度と比較して低下しており、目標を達成していません。

表 3-1-4 交通流円滑化・交通量低減作戦

目標	目標年度	達成状況	
混雑時の旅行速度の上昇、渋滞の解消	—	非達成	混雑時旅行速度は低下 〔1999 年度 2005 年度 2010 年度〕 〔31.0km/h 30.1km/h 26.4km/h〕 2010 年度

(5) 道路環境改善作戦

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。

表 3-1-5 道路環境改善作戦

目標	目標年度	達成状況	
環境基準の達成に向けた、低騒音舗装敷設、遮音壁及び環境施設帯設置の積極的推進	—	達成	国道 1 号、23 号等において、低騒音舗装敷設、遮音壁及び環境施設帯を設置 2010 年度末

(6) 環境監視・情報提供作戦

自動車排出ガス測定局については、2005 年度に目標（20 局以上設置）は達成し、2009 年度までに 24 局増設（26 局設置 2 局廃止）して 47 局となり、2010 年度に測定局の見直しによる廃止等により 40 局となっています。

情報提供については、国道 1 号、23 号の道路交通情報板における大気環境負荷軽減のための情報提供の実施、豊田市内の案内板における駐車場満空情報等の提供を行っており、目標（ドライバーへの環境情報システムを実用化）を達成しています。

表 3-1-6 環境監視・情報提供作戦

目標	目標年度	達成状況	
自動車排出ガス測定局を倍増（20 局以上設置）	2005	達成	22 局設置 2 局廃止し 43 局 2005 年度末 26 局設置 9 局廃止し 40 局 2010 年度末
ドライバーへの環境情報システムを実用化	2010	達成	大気環境負荷軽減のための情報提供（国道 1 号、23 号） 駐車場案内システムの導入（豊田市内） 2010 年度末

(7) 緊急対策地域改善作戦

名古屋南部地域における、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、2010 年度に大気汚染防止法に基づく常時監視測定局の全測定局（10 局）で環境基準を達成しました。

岡崎・安城地区における騒音については、調査区間内全戸数 3,796 戸のうち環境基準達成戸数は 3,570 戸（達成率 94.0%）であり、2004 年度の環境基準達成率 57.5%（3,517 戸中 2,024 戸が達成）と比べて大幅に改善が見られています。

表 3-1-7 緊急対策地域改善作戦

目標	目標年度	達成状況	
二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準早期達成（名古屋南部地域）	—	達成	達成率 100%（全 10 局で達成） 2010 年度
騒音の環境基準の早期達成（岡崎・安城地区）	—	非達成	達成率 94.0% 2010 年度

(8) エコドライブ実践作戦

エコドライブに係る啓発については、県内の運転免許人口約 492 万人（2010 年 12 月現在）に対し、運転免許取得時及び更新時に、延べ 1,072 万人に啓発活動を実施しており、目標は達成しました。

エコドライブの実践については、2010 年度に実施した県民アンケート調査結果より、実践率は 58.1%であり、目標は達成できていません。

表 3-1-8 エコドライブ実践作戦

目標	目標年度	達成状況	
全てのドライバーに啓発活動を実施	2010	達成	運転免許取得・更新時に、延べ 1,072 万人に啓発活動を実施 2010 年度
ドライバー全員がエコドライブを実践	2010	非達成	エコドライブ実践率 58.1% 2010 年度

第2節 新たな戦略の策定

1 旧戦略におけるめざすべき大気環境の姿の目標達成状況

本県では、2002年に「あいち新世紀自動車環境戦略」を策定し、“人が安心して快適に生活できる自動車環境”の実現を目標に、目標達成の具体的な姿として「めざすべき大気環境の姿」及び「めざすべき社会の姿」を設定し、2010年度を目標年度として、県民、事業者、関係機関、行政が連携しながら、各種施策に取り組んできました。

旧戦略におけるめざすべき大気環境の姿の目標達成状況は、二酸化窒素については、目標年度は2005年度ですが、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、2011年度においては、全ての測定局で達成したものの、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ります。

浮遊粒子状物質については、2009年度にすべての測定局で環境基準を達成し、2010年度も引き続き達成しましたが、2011年度においては、県内で黄砂が観測されたこともあり、一般大気測定局で30局、自動車排出ガス測定局で14局環境基準を達成できませんでした。

騒音については、2010年度において環境基準達成率が92.1%であり、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。

2 自動車NOx・PM法に基づく基本方針の変更

本県では、2003年に「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、窒素酸化物及び粒子状物質について、2010年度における「対策地域において、大気環境基準を達成するための事業活動等に伴って発生し大気中に放出される総量」のうちの「自動車排出総量」を目標量として決定し、国、県、市町村、公団、公社及び民間の協力のもとに、各種施策に取り組んできました。2011年3月に国において、自動車NOx・PM法に基づく基本方針が変更されたことから、本県においても総量削減計画を改定する必要が生じました。

3 総量削減計画と一体化した新たな自動車環境戦略の策定

自動車環境戦略は、環境基準を達成・維持していくことはもとより、喫緊の課題である地球温暖化防止対策を一層推進するためにも、引き続き自動車環境対策に取り組んでいく必要がありますので、県内全域を対象とした総合的な自動車環境対策「あいち自動車環境戦略2020」として取りまとめました。

なお、自動車環境戦略の環境目標を達成するための施策と、総量削減計画の目標量達成のための施策は、対象とする区域が一部異なるものの、施策としてはほぼ同一であることから、自動車環境戦略と総量削減計画は、整合性を図りつつ、一体的に策定することとしました。

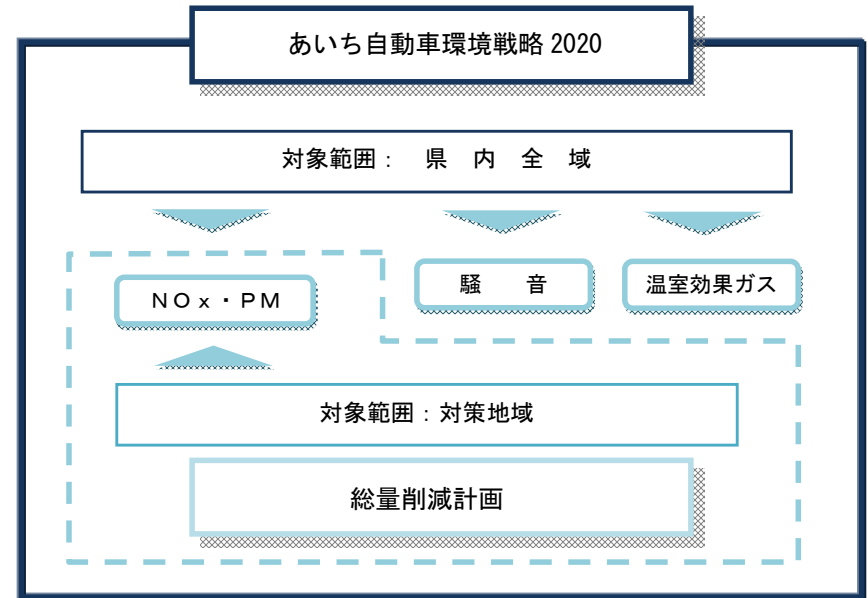
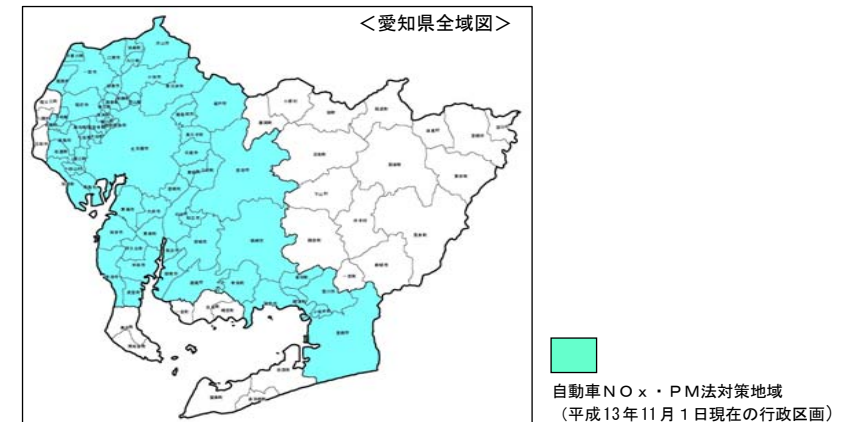


図3-2-1 自動車環境戦略2020と総量削減計画との関係（イメージ図）



第3節 あいち自動車環境戦略 2020 の目標

1 目標年度

2020 年度

2 めざす将来像

めざす将来像を、旧戦略の目標及び改定の背景等を踏まえ、「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」とします。

将来像の実現に向けて、県民・事業者・NPO・行政が協働し、各種自動車対策に取り組んでいきます。

【 将来像 】

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

3 社会の姿

めざす将来像に向けて、4つの社会の姿の実現をめざします。

◆環境に優しい自動車普及した社会

大気汚染物質や温室効果ガスの排出が少なく、環境への負荷が少ない自動車が普及し、人々の生活や事業活動を支える足として、他の交通手段との適切な役割分担のもとで、自動車が環境に優しい交通手段となっています。

◆澄んだ空気の中で安心して生活できる社会

自動車交通による大気汚染や騒音等の生活環境への影響が改善されることにより、良好な生活環境が保たれ、また、電気自動車や燃料電池自動車などの普及により、自動車が交通手段にとどまらず、災害時の電源やエネルギー利用を平準化する蓄電機能も担うなど、人々が快適に、安心して生活できる社会の中に自動車が組み込まれています。

◆環境負荷の少ないスマートな交通システムを実現する社会

渋滞の少ない、円滑な道路交通が確保され、人々の移動や物流において過度に自動車に依存せず、効率的な自動車利用がなされるなど、環境への負荷の少ない交通システムが実現しています。

◆環境に配慮した自動車利用が広く行われている社会

環境に配慮した運転を実践するなど、自動車環境に関する高い意識を持って行動します。

4 環境目標

(1) 二酸化窒素

大気環境基準確保

二酸化窒素については、2010年度において環境基準を達成していない測定局が1局ありました。2011年度には、すべての測定局で達成しましたが、引き続きその維持を図るとともに、さらに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。

(2) 浮遊粒子状物質

大気環境基準確保

浮遊粒子状物質は、2009年度、2010年度ですべての測定局で達成しました。2011年度は、約半数の測定局で環境基準を達成しませんでした。これは、2011年5月2日から2日連続で基準値を超えたためであり、この2日間はいずれも県内で黄砂が観測されています。

今後は、さらに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。

(3) 騒音

自動車騒音の環境基準達成

自動車騒音については、2010年度において昼夜間ともに環境基準を達成した住居の割合は92.1%でした。今後は、環境基準の達成に向けて取組を推進します。

(4) 温室効果ガス

運輸部門からの排出量12%削減(対1990年度比)

運輸部門における温室効果ガス排出量については、2009年度においても依然として1990年比で3.7%の増加となっていますが、今後は、1990年度比12%削減に向けて取組を推進します。

第4節 あいち自動車環境戦略 2020 の施策体系

1 施策体系

戦略の施策体系については、旧戦略の施策体系を基本とし、その目標達成状況及び施策の実施状況から見直しを行いました。また、地球温暖化対策やエネルギー源の多様化の動きなど、自動車環境を巡る時代の趨勢、自動車環境対策の進展、愛知県の地域特性を踏まえ、めざす将来像「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」の実現に資する対策を踏まえた施策体系としました。

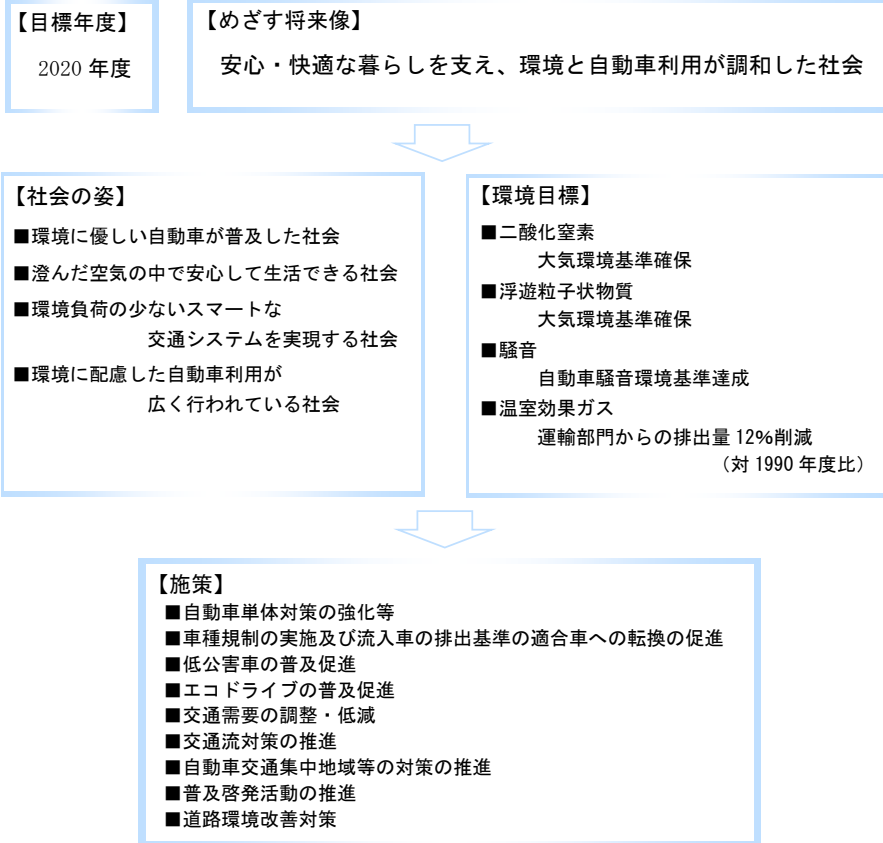


図 3-4-1 施策体系