

(4) パーソナルモビリティの普及

人にも環境にも優しい自動車社会を実現するため、小型・軽量のパーソナルモビリティの普及を図ります。

<事業者、行政>

パーソナルモビリティ（トヨタ自動車）

トヨタ自動車では、「安心して自由に移動を楽しめる社会の実現」に貢献することを目的とし、誰もが快適に使える優れた使用性と、ユーザーの行動範囲を拡大するような性能を、生活空間で使いやすいコンパクトなサイズで実現する、次世代のモビリティとして開発を進めています。



トヨタ自動車株式会社「Winglet」

第6節 交通流対策の推進

1 通過・流入交通の分散、回避

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。

(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。

<行政>

(2) 立体交差事業等の推進

交通流のボトルネック対策として、鉄道と道路等の立体交差事業や交差点の右折レーン整備等の交差点改良事業を推進します。

<行政>

(3) 駐車違反車両の取締強化、啓発の実施

交通渋滞の原因となる駐車違反車両に対する取締を強化するほか、地元関係者等との協働により、駐車違反防止に向けた啓発を推進します。

<NPO、行政>

(4) 幹線道路における交通規制の実施

交通の安全と円滑化を図るため、幹線道路における交通状況や交通安全施設の整備状況等を勘案しつつ、速度規制等の見直しを行い、適正化を図ります。

<行政>

(5) 駐車デポジット制度（PDS）の導入検討

都心部への自動車流入を抑制するため、都心部への入域賦課金と駐車料金を一体的に運用する駐車デポジット制度の導入を検討します。

<事業者、NPO、行政>

2 ITSを活用した環境負荷の少ない交通システムの構築促進

ITS（高度道路交通システム）を活用し、環境負荷の少ない交通システムの構築を促進します。

(1) ETCの新たな利活用方法の検討

ETCによる駐車料金支払、タクシーやバスの車両管理等、従来の有料道路料金支払以外の利活用方法について検討を行います。

<事業者、NPO、行政>

(2) 共同配車、共同輸配送システムの導入

貨物自動車等の交通流の円滑化や交通量の低減のため、ITを活用した「道路交通情報通信システム（VICS）」、「車両運行管理システム」、「求車求荷システム」により、車両及び荷物の位置管理と共同配車を行い、貨物自動車の効率的運行、共同輸配送等を促進します。

<事業者、NPO、行政>

(3) 新交通管理システムの整備

新交通管理システム（UTMS）の整備を促進し、交通の流れを積極的に管理することにより、交通流の円滑化を図るとともに、交通安全にも対応していきます。

<事業者、NPO、行政>

(4) ITS総合情報提供基盤の整備

道路や鉄道、バス等の道路交通情報を中心に、多様な情報を総合的・一元的に提供する仕組みを地域全体の基盤システムとして構築することにより、公共交通の利便性の向上を図るとともに、不要不急な自動車交通の削減や経路誘導等によって渋滞の緩和を促進します。

<NPO、行政>

(5) プローブ情報の活用促進

リアルタイムの交通情報の収集・生成及びドライバーへの情報提供による交通渋滞の緩和を目的として、走行車両の位置情報、アイドリング時間、急加速回数、燃費等のプローブ情報の活用を促進します。

<事業者、NPO>

プローブ情報の活用（特定非営利活動法人 ITS Japan）

特定非営利活動法人 ITS Japan では、民間各社のプローブ情報の有効活用、国土地理院との官民連携により、東日本大震災時に、被災地における通行実績・通行止め情報を作成、提供しました。



本田技研工業：イカナビ・ナビリンク
バイオニア：スマートナビ 渋滞情報
トヨタ自動車：G-BOOK
日産自動車：カーウィングス

特定非営利活動法人 ITS Japan 「自動車通行実績・通行止め情報」

(6) 渋滞、駐車場、大気汚染等各種情報の提供

都心部における交通流の円滑化等を図るため、渋滞情報や駐車場の空車・満車情報、大気汚染情報等を提供するとともに、カーナビやモバイル端末からの駐車場予約システム、ETCによる料金支払システム等の整備を促進します。

<事業者、行政>

(7) 産・学・行政の連携による ITS の推進

企業、関係団体、学識経験者、行政機関で組織する「愛知県 ITS 推進協議会」において、ITS の具体化・実用化に寄与するため、普及啓発、調査研究、市町村や企業等による ITS の取組への支援・協力など様々な活動を行います。

<事業者、NPO、行政>

第7節 自動車交通集中地域等の対策の推進

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一当面の取組」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。

<行政>

第8節 普及啓発活動の推進

◆ 次世代自動車等先進エコカーの普及・啓発

次世代自動車等先進エコカーの普及拡大を図るため、県民や事業者に対して、次世代自動車等先進エコカーや充電スタンド等燃料供給設備の整備状況等の情報提供、EV・PHVタウンモデル事業等により、普及・啓発を図ります。

(1) 次世代自動車等先進エコカー普及に向けた広報等の実施

次世代自動車等先進エコカーの普及に向け、導入に対する助成・優遇措置やインフラ整備状況等について、広報誌や自治体ホームページへの掲載等により、広く情報提供を行います。

<行政>

(2) エコカーフェアやモーターショーの企画開催

県民や事業者の次世代自動車等先進エコカーに触れる機会の創出に向けて、エコカーフェアやモーターショー等のイベントを企画開催します。

<事業者、NPO、行政>

名古屋モーターショー（中部経済新聞社 他）

中部地区最大規模の展示及び来場者数を誇る「名古屋モーターショー」は、マスメディアと自治体等が連携し、幅広くPRを行っています。



出典：第17回名古屋モーターショー

(3) 次世代自動車等先進エコカー導入に関する自主的取組の促進

次世代自動車等先進エコカー導入に関して積極的に取り組む事業者の表彰や先進事例集の作成・公表等により、事業者における導入に関する自主的取組を促進します。

<行政>

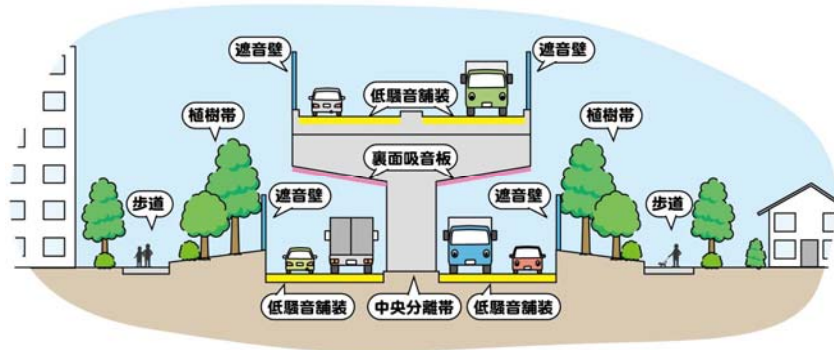
(4) 燃料電池自動車の普及

燃料電池自動車の普及に向け、自動車製造業者、燃料供給事業者、行政の協働により、燃料電池自動車本体の技術的課題の克服、技術の維持・向上に関する検討を推進します。

また、燃料電池自動車の展示会・試乗会やセミナーの開催をとし、県内企業や県民の燃料電池自動車に対する認知度・理解度の向上を図ります。

<事業者、行政>

第9節 道路環境改善対策



◆ 道路構造対策、沿道の環境改善対策の推進

自動車騒音の環境基準達成のため、道路構造対策、沿道の環境改善対策等を推進します。

また、大気環境は改善されつつあるものの、引き続き名古屋南部地域における局地的な道路環境改善対策を実施していきます。

(1) 道路構造対策

自動車交通騒音の低減を図る必要がある箇所については、沿道の土地利用及び自動車の交通の状況を勘案し、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置、環境施設帯の整備、植樹等を推進します。

また、高架の道路においては、これらの対策に加え、必要に応じて、桁と桁との間を車両が通過する際に生じる騒音を低減する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を推進します。

<行政>

(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

自動車騒音の著しい地域においては、沿道土地利用の状況を勘案しつつ、住宅以外の建築物や防音効果の高い建築物の誘導、既存住宅の防音化、緩衝緑地の確保、緩衝建築物の整備など、幹線道路沿道にふさわしい土地利用への誘導を図ります。

② 土地区画整理事業、市街地再開発事業等の手法の活用

土地区画整理事業、市街地再開発事業等の市街地整備事業において、幹線道路の沿道に適切な土地利用の誘導を推進します。

③ 沿道地区計画の策定の推進

幹線道路で特別の騒音対策を講じる道路の沿道においては、公共施設の整備、防音・遮音性能等の建築物規制等を一体的に決定する沿道地区計画の策定を推進します。

<行政>

(3) その他

自動車単体対策として、自動車騒音の最新規制適合車への転換を促進します。

また、大気汚染物質等の排出が少なく、走行時の騒音も静かな低公害車の普及を促進します。このほか、自動車単体規制の強化や、走行時における主要な騒音発生源であるタイヤの単体規制の検討を推進します。

<行政>

第6章 推進体制等

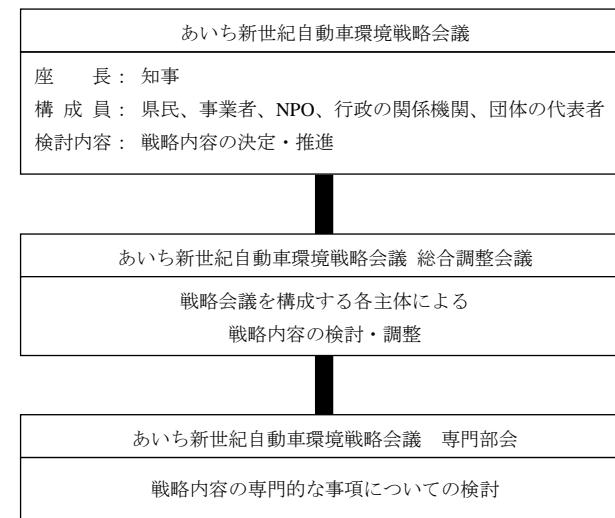
第1節 戦略の推進体制及び進行管理

1 戦略の推進体制

自動車環境対策は、発生源対策、交通流・量対策、道路構造対策、沿道対策、普及啓発と非常に多岐に渡っており、自動車の製造から利用までの様々な段階に関係する県民、事業者、NPO、行政の関係者が協力して、対策を推進していく必要があります。

このため、2002年の旧戦略策定時においては、自動車に関わる県民、事業者、NPO、行政の関係者から構成される、あいち新世紀自動車環境戦略会議（以下、「戦略会議」という。）を設置し、その実効性を高めるために、実務者レベルによる専門部会を設置し、さらには関係施策の調整を図るための総合調整会議を設置しています。

新しい戦略の推進に当たっても、これらの各主体が十分協議・調整し、戦略の進捗状況を点検、評価しながら、施策に反映するなど、効果的かつ効率的に各種施策を推進していきます。



2 推進主体とその役割

「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」の実現に向けて、県民、事業者、NPO、行政機関がそれぞれの役割のもとに、責任を持ち、協働して推進していく必要があります。

各主体とその役割については以下のとおりです。

(1) 県民

■環境に配慮した自動車の選択

- ・ 自動車を購入する際には、排出ガスが少なく、環境に配慮した自動車（次世代自動車等先進エコカー）を選択する。
- ・ 自動車を借りる際にも、環境に配慮した自動車（次世代自動車等先進エコカー）を選択する。

■環境に配慮した自動車の利用

- ・ 人待ちや荷物の積み下ろしの際には、エンジンを止めるアイドリング・ストップを実践する。
- ・ 急発進や急加速を抑制し、ゆとりのある運転を心がける。
- ・ エンジンブレーキを積極的に使用する。
- ・ 気象条件に応じてこまめに温度・風量調整をする等、エアコンの使用を抑制する。
- ・ タイヤの空気圧を適切に保つなど、確実な点検・整備を実施する。
- ・ 不要な荷物は積まないようにする。
- ・ 交通の妨げとなるような迷惑駐車をしない。

■適切な交通手段の選択

- ・ 近所への買物や都市部への移動など、目的に応じて自転車や公共交通機関を積極的に利用し、過剰な自動車利用を抑制する。
- ・ マンションや地区レベルでのカーシェアリングの実施等、快適性を確保しつつ、自動車利用を抑制する。

■環境に配慮している事業者の支援

- ・ 次世代自動車等先進エコカーを導入している、エコドライブを実践している事業者の製品を購入したり、サービスの依頼を行う。
- ・ 物品の納品・発送は、次世代自動車等先進エコカーを導入している、エコドライブを実践している事業者に依頼する。

■交通集中地域への配慮

- ・ 自動車交通が集中する地域については、極力迂回し、大気環境の保全等に協力する。
- ・ 都心部などへは、パーク・アンド・ライド駐車場及び公共交通機関を利用し、渋滞の発生抑制に協力する。

(2) 事業者

■環境に配慮した自動車の選択

- ・ 自動車を購入する際には、排出ガスが少なく、環境に配慮した自動車（次世代自動車等先進エコカー）を選択する。
- ・ 自動車を借りる際にも、環境に配慮した自動車（次世代自動車等先進エコカー）を選択する。
- ・ 次世代自動車等先進エコカーを計画的に導入する。

■環境に配慮した自動車の利用

- ・ 荷卸しの際には、エンジンを止めるアイドリング・ストップを実践する。
- ・ 急発進や急加速を抑制し、ゆとりのある運転を心がける。
- ・ エンジンブレーキを積極的に使用する。
- ・ タイヤの空気圧を適切に保つなど、確実な点検・整備を実施する。
- ・ 交通の妨げとなるような迷惑駐車をしない。

■自動車走行量の見直し・削減

- ・ 積載率の向上、適性ルートへの選定、帰り荷の確保等による物資輸送の効率化を図る。
- ・ 共同輸配送やサードパーティロジスティクスの活用等を促進する。
- ・ 少量多頻度輸送等、サービスを重視した納品システムから環境に配慮した効率の高い納品システムに転換を図るとともに、理解を深める。
- ・ 鉄道や海運等、輸送効率の高い交通機関を活用する。

■エコ通勤の実践

- ・ 自転車や徒歩、公共交通機関の利用促進、自家用車を使用しないノーマイカーデーの設定等、エコ通勤を実践する。

■環境に配慮している事業者との連携

- ・ 物品の納品・発送は、次世代自動車等先進エコカーを導入している、エコドライブを実践している事業者に依頼する。

■交通集中地域への配慮

- ・ 自動車交通が集中する地域については、極力迂回し、大気環境の保全等に協力する。

(3) NPO

■県民や事業者に対する啓発

- ・ 次世代自動車等先進エコカーの普及、環境に配慮した自動車利用や公共交通機関の利用促進等に係る啓発活動を実施する。

■各種施策の県民参加を可能にするための提案

- ・ 県民の視点から、各種施策への参加を可能とするための行政や関係者への提言を行う。

■環境に配慮している事業者の支援

- ・ 次世代自動車等先進エコカーを多く導入し、エコドライブを実践している事業者への支援を行う。

(4) 行政機関

■施策の計画的実行

- ・次世代自動車等先進エコカー普及対策等の各種施策について、目標期間及び目標値を設定し、計画的に施策を実行する。

■施策の率先実行

- ・次世代自動車等先進エコカーの導入、環境に配慮した自動車利用や公共交通機関の利用促進等を率先して実行する。

■県民や事業者、NPO に対する啓発

- ・次世代自動車等先進エコカーの導入、環境に配慮した自動車利用や公共交通機関の利用促進等に係る啓発活動を実施する。

■県民や事業者、NPO とのコミュニケーション

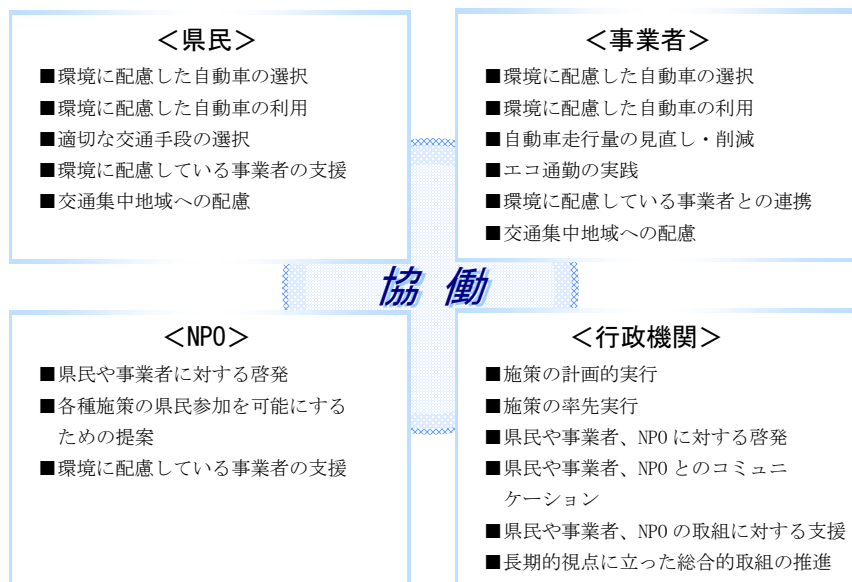
- ・県民や事業者、NPO とのコミュニケーションを活発にし、自動車及び自動車環境に関する情報、問題意識等の共有化を図る。

■県民や事業者、NPO の取組に対する支援

- ・県民や事業者、NPO の戦略に基づく各種施策の実施・参加を促進するため、財政的な支援措置、自主的な取組への環境づくりを推進する。

■長期的視点に立った総合的取組の実施

- ・事業活動や生活様式の改善からまちづくりに至る総合的な取組を長期的な視点に立って検討・実施する。



3 戦略の進行管理

本戦略において、めざす将来像、社会の姿の実現に向け、計画 (Plan)、実施 (Do)、評価 (Check)、改善 (Action) の PDCA サイクルの考えに基づき、進捗状況を評価し、必要に応じ見直しを実施します。

(1) 戦略の点検・評価

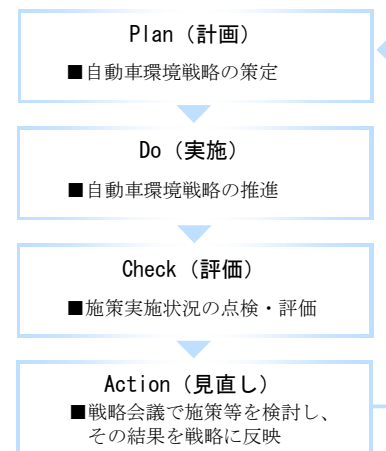
環境目標について、定量的指標による点検評価を行います。

(2) 進捗状況の公表

戦略の進捗状況については、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、愛知県の環境に対する取組を紹介する、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。

(3) 戦略の見直し

自動車環境対策においては、変化する次世代自動車に係る技術革新や社会情勢に素早く対応し、必要な施策の充実・強化を図るとともに必要に応じ戦略を見直していきます。



第2節 総量削減計画の推進体制及び進行管理

各種施策に基づいて計画の達成を図るにあたり、以下に示す事項にも留意しつつ、より実効性のある自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質削減対策の推進を図ります。

1 総量削減計画の進行管理

総量削減計画の達成のための各種施策について、「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」において各種調査資料等を必要に応じ相互提供するなど関係各機関と緊密な連携をとりつつ、施策の実施状況の把握等の進行管理を行います。

また、必要に応じその後の施策のあり方を見直すものとし、総量削減計画の進行管理については、その結果を公表します。

2 関係者間の連携

自動車から排出される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移流などにより、広域的な問題となっています。そのため、岐阜県、三重県及び名古屋市を含めた東海3県1市の連携による広域的な自動車環境対策の推進など、対策地域間のみならず、対策地域外とも連携を確保し、相互の十分な調整を図りつつ、計画の達成に努めます。

3 調査研究・監視

大気汚染の状況を的確に把握するため、大気の常時監視測定体制の整備を進めるとともに、発生源である自動車について、的確な対策を講じるため、国等の測定結果の活用など実態の把握に努めます。

また、大気汚染の状況については、沿道住民、自動車利用者に情報提供し、大気汚染対策に協力を促します。

4 地球温暖化対策との連携

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・低減などの施策は、これらの施策が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（地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第2条第2項に規定する地球温暖化対策をいう。）の推進にも資するものであるという視点を持ち、推進します。

資料編

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

1 あいち新世紀自動車環境戦略会議 構成員

区分	構成員
関係行政機関 (5)	農林水産省東海農政局長 経済産業省中部経済産業局長 国土交通省中部地方整備局長 国土交通省中部運輸局長 環境省中部地方環境事務所長
愛知県警察本部 (1)	愛知県警察本部長
市町村 (15)	名古屋市長 豊橋市長 岡崎市長 一宮市長 半田市長 春日井市長 豊川市長 津島市長 碧南市長 豊田市長 西尾市長 新城市長 日進市長 豊山町長 設楽町長
関係道路管理者 (3)	中日本高速道路株式会社名古屋支社長 名古屋高速道路公社理事長 愛知県道路公社理事長
関係機関・団体 (13)	愛知県商工会議所連合会会長 愛知県女性団体連盟会長 社団法人愛知県トラック協会会長 公益社団法人愛知県バス協会会長 一般社団法人中部経済連合会会長 特定非営利活動法人中部リサイクル運動市民の会代表理事 一般社団法人日本自動車連盟中部本部事務局長 特定非営利活動法人ボランティアネイバーズ理事長 特定非営利活動法人 ITS Japan 石油連盟 一般社団法人日本ガス協会東海支部 一般社団法人日本自動車工業会 中部電力株式会社
愛知県議会 (1)	愛知県議会議長
愛知県 (1)	愛知県知事

2 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

条例第二条の区分	委員
国の関係地方行政機関の長 (第3号)(5)	農林水産省東海農政局長 経済産業省中部経済産業局長 国土交通省中部地方整備局長 国土交通省中部運輸局長 環境省中部地方環境事務所長
愛知県公安委員会の委員長 (第1号)(1)	愛知県公安委員会委員長
関係市町村の長 (第2号)(13)	名古屋市長 豊橋市長 岡崎市長 一宮市長 半田市長 春日井市長 豊川市長 津島市長 碧南市長 豊田市長 西尾市長 日進市長 豊山町長
関係道路を管理する公共的機関の長 (第4号)(3)	中日本高速道路株式会社名古屋支社長 名古屋高速道路公社理事長 愛知県道路公社理事長
その他知事が必要と認める者 (第5号)(9)	愛知県議会議長 愛知県商工会議所連合会会長 愛知県女性団体連盟幹事 社団法人愛知県トラック協会会長 公益社団法人愛知県バス協会会長 一般社団法人中部経済連合会会長 特定非営利活動法人中部リサイクル運動市民の会代表理事 一般社団法人日本自動車連盟中部本部事務局長 特定非営利活動法人ボランタリーネイバース副理事長
愛知県(1)	愛知県知事

3 改定の経過

年月日	内容
2011年11月8日(木)	総合調整会議及び幹事会 ○旧戦略における目標の達成状況 ○自動車環境の現状分析 ○施策の実施状況 ○改定の背景と配慮事項 ○改定戦略の構成(素案) ○自動車環境に係る国の主な施策 ○総量削減計画の進捗状況 ○総量削減計画の改定
2012年1月27日(金)	総合調整会議及び幹事会 ○新たな戦略の考え方 ○戦略の内容(素案) ○戦略の構成(案) ○計画の改定スケジュール
2012年12月26日(水)	総合調整会議及び幹事会 ○パブリックコメント案
2013年1月下旬～ 2013年2月下旬頃	県民意見募集(パブリック・コメント)
2013年2月下旬頃	総合調整会議及び幹事会
2013年3月頃	戦略会議及び協議会 戦略(計画)策定

資料2 自動車交通に関する環境基準等

1 大気汚染に係る環境基準

	二酸化硫黄 (SO ₂)	二酸化窒素 (NO ₂)	一酸化炭素 (CO)	浮遊粒子状物質 (SPM)	光化学オキシダント (O _x)
環境基準	1時間値の1日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ、1時間値が 0.1ppm 以下であること。 (昭和48年5月16日環境庁告示)	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。 (昭和53年7月11日環境庁告示)	1時間値の1日平均値が 10ppm 以下であり、かつ、1時間値の8時間平均値が 20ppm 以下であること。 (昭和48年5月8日環境庁告示)	1時間値の1日平均値が 0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が 0.20mg/m ³ 以下であること。 (昭和48年5月8日環境庁告示)	1時間値が 0.06ppm 以下であること。 (昭和48年5月8日環境庁告示)
測定方法	溶液伝導率法又は紫外線蛍光法	ザルツマン試薬を用いる吸光度法又はオゾンを用いる化学発光法	非分散型赤外線分析計を用いる方法	濾過捕集による重量濃度測定方法又はこの方法によって測定された重量濃度と直線的な関係を有する量が得られる光散乱法、圧電天びん法若しくはベータ線吸収法	中性ヨウ化カリウム溶液を用いる吸光度法若しくは電量法、紫外線吸収法又はエチレンを用いる化学発光法

2 有害大気汚染物質（ベンゼン等）に係る環境基準

	ベンゼン	トリクロロエチレン	テトラクロロエチレン	ジクロロメタン
環境基準	1年平均値が 0.003mg/m ³ 以下であること。 (平成9年2月4日環境庁告示)	1年平均値が 0.2mg/m ³ 以下であること。 (平成9年2月4日環境庁告示)	1年平均値が 0.2mg/m ³ 以下であること。 (平成9年2月4日環境庁告示)	1年平均値が 0.15mg/m ³ 以下であること。 (平成13年4月20日環境庁告示)
測定方法	キャニスター若しくは捕集管により採取した試料をガスクロマトグラフ質量分析計により測定する方法又はこれと同等以上の性能を有すると認められる方法。	キャニスター若しくは捕集管により採取した試料をガスクロマトグラフ質量分析計により測定する方法又はこれと同等以上の性能を有すると認められる方法。	キャニスター若しくは捕集管により採取した試料をガスクロマトグラフ質量分析計により測定する方法又はこれと同等以上の性能を有すると認められる方法。	キャニスター若しくは捕集管により採取した試料をガスクロマトグラフ質量分析計により測定する方法又はこれと同等以上の性能を有すると認められる方法。

3 微小粒子状物質に係る環境基準

	微小粒子状物質 (PM2.5)
環境基準	1年平均値が 15μg/m ³ 以下であり、かつ、1日平均値が 35μg/m ³ 以下であること。 (平成21年9月9日環境省告示)
測定方法	微小粒子状物質による大気汚染の状況を的確に把握することができると認められる場所において、濾過捕集による質量濃度測定方法又はこの方法によって測定された質量濃度と等価な値が得られると認められる自動測定器による方法。

4 騒音に係る環境基準等

(1) 騒音に係る環境基準（道路に面する地域に係る環境基準）

(平成12年3月28日環境庁告示)

(平成11年3月26日愛知県告示)

地域類型		左記のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域	基準値		幹線交通を担う道路に近接する空間
A	B		昼間	夜間	
A	第1種低層住居専用地域	左記のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域	昼間	60dB以下	昼間 70dB以下
	第2種低層住居専用地域		夜間	55dB以下	
B	第1種中高層住居専用地域	左記のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域	昼間	65dB以下	夜間 65dB以下
	第2種中高層住居専用地域		夜間	60dB以下	
C	近隣商業地域	左記のうち、車線を有する道路に面する地域	昼間	65dB以下	(全地域共通) ※備考参照
	商業地域		夜間	60dB以下	

※備考

個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45dB以下、夜間にあっては40dB以下）によることができる。

注) 1 「幹線道路を担う道路」とは、次に掲げる道路をいう。

(1) 高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道は4車線以上の区間）

(2) 一般自動車道であって都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路

2 「幹線交通を担う道路に近接する空間（区域）」とは、次の車線数の区分に応じた道路端からの距離により特定された範囲をいう。

(1) 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15m

(2) 2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路 20m

3 時間の区分については、昼間は6時から22時、夜間は22時から翌朝6時

(2) 騒音規制法第17条第1項に基づく自動車騒音に係る限度

(平成12年3月2日総理府令)

区域区分		道路に面する区域		幹線交通を担う道路に近接する空間
		1車線	2車線以上	
a	第1種低層住居専用地域	昼間	65dB	昼間 75dB
	第2種低層住居専用地域		70dB	
b	第1種中高層住居専用地域	夜間	55dB	夜間 70dB
	第2種中高層住居専用地域		65dB	
c	近隣商業地域	昼間	75dB	
	商業地域		(全地域共通)	
c	準工業地域	夜間	75dB	
	工業地域		70dB	

注) 1 「幹線道路を担う道路」とは、次に掲げる道路をいう。

(1) 高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道は4車線以上の区間）

(2) 一般自動車道であって都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路

2 「幹線交通を担う道路に近接する空間（区域）」とは、次の車線数の区分に応じた道路端からの距離により特定された範囲をいう。

(1) 2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15m

(2) 2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路 20m

3 時間の区分については、昼間は6時から22時、夜間は22時から翌朝6時

資料3 用語解説

行	用語	解説
英語	ICカード乗車券	カードにICを埋込んだ乗車券で、クレジットカードサイズにCPU（中央演算処理装置）とメモリーを内蔵するため、従来の磁気カードに比較して大容量で高い汎用性を有しています。
	ETC	Electronic Toll Collection Systemの略で、有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上、管理コストの削減等を図るため、有料道路の料金所で一旦停止することなく無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行うシステムです。
	NPO	Non Profit Organizationの略で、公的サービスを提供する行政、営利活動を行う企業に対し、私的な利益を目的としない民間組織です。特定非営利活動促進法により、環境の保全を図る活動等、法に定められた活動を主たる目的とするNPOとして設立が認証されると、法人格が付与されます。
	ppm	parts per millionの略で、100万分中のいくつであるかを示す分率です。大気汚染では、1m ³ の大気中に1cm ³ の汚染物質が含まれている状態が1ppmです。
ア	エコステーション	電気自動車や天然ガス自動車等の燃料供給を事業として行う供給施設のことです。
	エコドライブ	アイドリングをしない、急な発進・加速・減速をしない、無駄な荷物を積まない等の心がけにより、消費燃料を節約し、大気汚染物質や温室効果ガスの排出を削減する運転方法です。
カ	カーシェアリング	自分の車を持たずに、必要な時に使用目的に合った車を自家用車と同じように手軽に共同利用する会員制のシステムです。1980年代の後半に交通問題解消と環境保護運動の一環としてスイスで考案され、1990年代に入ってから欧州で急速に普及しています。
	環境施設帯	道路と沿道住宅地との間を広げ、幅広の植樹帯や歩道、サービス道路等を設けたもので、騒音や排気ガスの影響の軽減、地域コミュニティの場の提供、都市災害時の防災空間、都市部における緑豊かな道路景観の形成等の効果があります。
	クリーンディーゼル自動車(CDV)	窒素酸化物及び浮遊粒子状物質に係るポスト新長期規制(09年規制)に適応したディーゼル車のことです。
	公共交通優先システム(PTPS)	Public Transportation Priority Systemの略で、優先信号制御や優先レーンの設定により、公共車両を優先的に運行させることにより、バス利用者等の利便性の向上を図るものです。
	交通需要マネジメント(TDM)	Transportation Demand Managementの略で、ロードプライシング、公共交通機関の利用促進等、自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系をいいます。

行	用語	解説
カ	高度道路交通システム (ITS)	Intelligent Transport System の略で、最先端の情報通信技術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ことにより、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金収受システム、安全運転の支援、交通管理の最適化等を図るものであり、交通渋滞の緩和や交通事故防止にも寄与し、更には環境保全にも大きく貢献するものとして期待されています。
サ	サードパーティーロジスティクス	事業者に代わり、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することです。
	新交通管理システム (UTMS)	Universal Traffic Management System の略で、ITSの一環として総合交通管理を目指した警察のシステムです。
タ	窒素酸化物 (NOx)	窒素と酸素の化合物全体のことをいい、一酸化窒素、二酸化窒素がその主なものです。燃焼時の高温下で空気中の窒素と酸素が化合することによるほか、窒素分を含む有機物が燃焼する時にも発生します。発生源は、工場、自動車、家庭等多岐に渡ります。
	駐車デポジット制度 (PDS)	規制エリアに入る際に、一旦乗入れ課金を徴収し、エリア内で駐車したり、店舗で買い物した際にその課金額の全部又は一部をその支払いに充当するという制度です。
	超低 PM 排出ディーゼル車	2003年に施行された排出ガス規制と比較して PM の排出量が 75% 及び 85% 低減されたディーゼル車をいいます。
	低公害車開発普及アクションプラン	経済産業省、国土交通省、環境省が協力して、低公害車の開発・普及を一層促進するために 2001 年 7 月に策定された行動計画です。2010 年度までのできるだけ早い時期に 1,000 万台以上の低公害車の普及を目指すこと等を目標として定め、各種施策を強力に推進することとしています。
	低騒音舗装	自動車が走行する時、タイヤと路面との間に空気が入り、これが騒音となります。排水性舗装等の低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができるもので、騒音を 3dB 程度低減する効果があります。
	ディーゼル黒煙街頭検査	走行中のディーゼル車に停止を求め、排ガスの検査を実施します。規制値を超える黒煙を排出する整備不良車に対しては、その場で整備命令書を交付する等の指導を行っています。
	デマンドバス	利用者の呼び出しに応じて、バスが利用者の場所へ寄り乗降するシステムです。従来から実施されていますが、近年、より高度な情報通信技術を活用し、電話やインターネット等から予約し、バスを乗りたい停留所で利用できるシステム等が登場しています。
	電気自動車 (EV)	Electric Vehicle の略で、バッテリーに蓄えた電気でモーターを回して走行する自動車です。走行時には排出ガスを全く出しません。
	天然ガス自動車 (NGV)	Natural Gas Vehicle の略で、石油と並ぶエネルギー資源である天然ガスを燃料とする自動車で、在来車からの改造も比較的容易なため、実用的な低公害車として期待されています。排出ガス中に黒煙、浮遊粒子状物質、硫黄酸化物がなく、性能もガソリン車と比較して遜色がないため、天然ガス資源に恵まれた国々を中心として実用化されています。

行	用語	解説
タ	道路交通情報通信システム (VICS)	Vehicle Information and Communication System の略で、ドライバーの利便性の向上、渋滞の解消・緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報を、道路上に設置した電波・光ビーコンや FM 多重放送により、ナビゲーションシステム等の車載機へリアルタイムに提供するシステムです。
	道路交通センサス	全国の道路と道路交通の実態を把握する調査であり、一般交通量調査、自動車起終点調査、駐車場調査の 3 つの調査で構成されています。調査結果を集計すると、道路の状況、道路交通の状況、自動車の運行状況、駐車場の状況が平日、休日別に分かれます。
ナ	名古屋大学グリーンモビリティ連携研究センター	名古屋大学の最先端グリーンモビリティ・エンジニアリングに係わる英知を集約して構成されたグリーンモビリティ研究グループです。
	燃料電池自動車 (FCV)	Fuel Cell Vehicle の略で、燃料電池を搭載した自動車で、水素と酸素の化学反応で得られる電気エネルギーを利用し、モーターを駆動させる自動車です。
ハ	パーク・アンド・ライド	都心部における道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗換える手法です。
	ハイブリッド自動車 (HV)	ガソリンで動くエンジンと電気で動くモーターを組み合わせて走行する自動車です。
	バス接近表示システム (バスロケーションシステム)	バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ情報等の提供を行うシステムです。
	微小粒子状物質 (PM2.5)	大気中に浮遊する粒子状物質であって、その粒径が 2.5 μm (1 μm = 1/1,000mm) 以下のものをいいます。
	プラグインハイブリッド自動車 (PHV)	ハイブリッド自動車と同様、エンジンとモーターを搭載しており、家庭用コンセントなどの外部電力で充電することが可能な自動車です。
	プローブ情報	車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータであり、渋滞情報等に加工することが可能です。
	浮遊粒子状物質 (SPM)	Suspended Particulate Matter の略で、大気中に浮遊する粒子状物質であって、その粒径が 10 μm (1 μm = 1/1,000mm) 以下のものをいいます。発生源は、工場、交通機関、家庭等人为的なもののほか、土壌の舞い上がりや火山活動等自然的なものがあります。
	ボトルネック	道路網又は道路の一部区間において、交通容量が前後の区間に比べ小さいために、そこを流れる交通の妨げとなっている地点又は区間のことをいいます。交差点、踏切、橋梁、料金所等のほか、路上の違法駐車も原因となります。
マ	マルチモーダル	良好な交通環境をつくるために、航空、海運、水運、鉄道等、複数の交通機関と連携して都市への交通の集中を緩和する総合的な交通施策です。TDM 施策と組み合わせる複合的に実施することにより、都市の交通を円滑にします。

行	用語	解説
マ	モーダルシフト	現在、トラックで行われている長距離幹線輸送を、より低公害で効率的な大量輸送機関である内航海運や鉄道へ転換していくことです。
ラ	リーマンショック	2008年9月15日の、アメリカの投資銀行で当時4番目の大きさを誇ったリーマン・ブラザーズの破綻に端を発する、金融商品への信用性の低下及び世界金融市場への衝撃のことをいいます。
	粒子状物質 (PM)	Particulate Matter の略で、固体又は液体の粒子からなる物質をいい、大気汚染防止法においては、自動車排出ガス物質のひとつとして規制されており、ディーゼル車からの排出ガスに対して、1993年から規制が行われています。
	ロードプライシング	特定の道路利用に対して直接的に課金することにより、交通需要を管理する方法です。首都高速道路、阪神高速道路では、料金に格差を設けることにより、交通量の少ない道路等へ大型車の交通を誘導し、住宅地等への交通集中を緩和する環境ロードプライシングを行っています。

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 〕

あいち新世紀自動車環境戦略会議
愛知県

事務局：愛知県環境部 大気環境課 地球温暖化対策室
〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号
TEL : 052-954-6217 FAX : 052-955-2029
E-mail : ondanka@pref.aichi.lg.jp
URL : http://www.pref.aichi.jp/

発行：平成 25 年 月