

「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）」に対する県民意見の募集結果

1 意見募集期間

2023年10月26日（木）から2023年11月24日（金）まで

2 提出方法

所定の様式に居住市町村名、年齢、職業を記入の上、郵便、ファクシミリ又は電子メールにより提出

3 応募状況

提出人数 3人、提出件数 延べ 35件

(1) 提出方法

郵便	ファクシミリ	電子メール	合計
1	0	2	3

(2) 地域別

名古屋	尾張	海部	知多	西三河	東三河	県外	合計
3	0	0	0	0	0	0	3

(3) 年代別

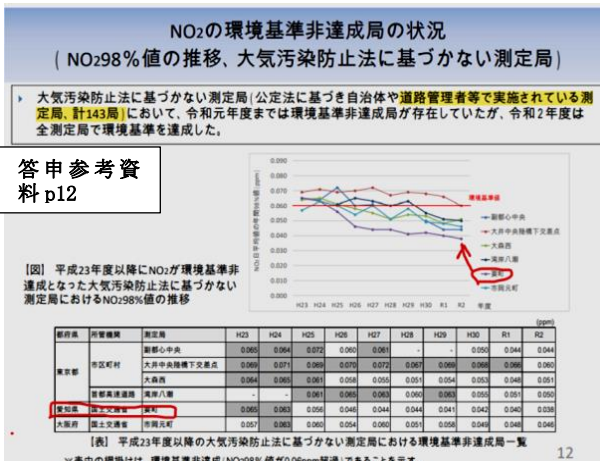
～20代	30代	40代	50代	60代	70代～	不明	合計
0	0	0	0	0	3	0	3

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
1	1	<p>計画の変更ではなく、策定ですね</p> <p>計画策定の趣旨が「自動車 NOx ・ PM 法第 7 条第 1 項及び第 9 条第 1 項の規定により策定する」p1 とありますが、第 7 条第 1 項及び第 9 条第 1 項は、それぞれ、第 7 条第 6 項及び第 9 条第 3 項の「窒素酸化物総量削減計画の変更について準用する。」ではないのですか。</p> <p>現在の総量削減計画は、『愛知県では、「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」(平成 4 年法律第 70 号)第 7 条第 1 項及び第 9 条第 1 項の規定に基づき、平成 25 年 3 月 28 日に「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」を策定しました。』とあるので、2013(平成 25)年 3 月 28 日に策定した現在の総量削減計画は、2021(平成 33)年 3 月 31 日までに確保することを目途にしているため、この総量削減計画は終了し、新たな総量削減計画を策定するということが、現計画の変更ではないのですね。</p> <p>その割には、現状排出量 (NOx : p3、PM : p4) が、現計画と同じ 2009 年度となっていますが、矛盾します。新しい排出量に変更してください。</p>	<p>本計画は、2022(令和 4)年 11 月に、国が「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」(平成 4 年法律第 70 号。以下「法」という。)第 6 条第 1 項及び第 8 条第 1 項の規定に基づく自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針を変更したことを受け、同法第 7 条第 1 項及び第 9 条第 1 項の規定に基づき、策定するものです。</p> <p>現状排出量は、現行計画から継続して経年的に目標の達成状況を確認できるようにするため、現行計画を踏襲することとしています。</p>
2	1	<p>対象区域は、旧市町村名で示されておりますが、現在の市町村の境を明確に記載していただいたうえで、その中のどの部分に当たるのかを書いた方がよいと思います。</p>	<p>対策地域の範囲は、法施行令第 1 条と整合を図っています。</p>
3	2	<p>達成期間 2021 年を 2027 年に変更しただけの簡単な計画ですね</p> <p>計画の目標は、二酸化窒素に係る大気環境基準を 2027 年 3 月 31 日までに確保することを目途、浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を 2027 年 3 月 31 日までに確保することを目途とあり、達成期間 2021 年を 2027 年に変更しただけです p2。</p> <p>しかも、なお書きの中間目標、「2016(平成 28)年 3 月 31 日までに、すべての監視測定局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を達成することを目途として、対策地域の自動車排出窒素酸化物(粒子状物質)の総量を削減させること」を削除しましたが、これは 2015 年度に、NO2、SPM の環境基準が達成されたことから当</p>	<p>本計画は、2022(令和 4)年 11 月に、国が変更した「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針」第 2 に基づき、2026(令和 8)年度を目標年度とする計画としています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
		然の措置です。 つまり、中間目標の2015年度には達成したため、2021年を2027年に変更しても、その大気汚染状況を維持していけばいいだけの簡単な計画です。	

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
4	2	<p>監視測定局の結果だけで評価せず、国等の監視局の結果も</p> <p>環境基準達成状況は「対策地域において」全ての測定局のデータを用いて評価することを基本としてください p2。</p> <p>自動車 NOx・PM 法の対策地域の指定解除の答申（案）には「大気汚染防止法に基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法に基づく測定結果についても評価対象とする。」としていますが、傾向を見ているだけです。</p> <p>愛知県内では中部地方整備局等が、国道 302 号（高速専用部含む）の平中、高針、有松、社口、小幡（社口、小幡は名古屋市が管理）、国道 23 号の東築地町、要町、七条町、いろは町、宝神、国道 1 号の伝馬、昭和橋、国道 153 号の三好、平戸橋、国道 155 号の聖心という自動車排ガスの影響の大きい国道等主要幹線道路の汚染状態を測定しています。また、名古屋高速道路沿線の堀田、大井、清水、日岡、新沼、上名古屋、大宝とモニタリングポストを 7 ヶ所において公社が設置し（名古屋環状 2 号線および名古屋高速道路沿線に置ける環境測定結果について：名古屋市）、高速一宮線に併設する一般国道 22 号に設置されている一宮及び西春のモニタリングポストは、国土交通省中部地方整備局が設置し管理を行っています（名古屋高速道路公社 40 年史 p253）が、愛知県の毎年の調査結果公表には含まれず、甘い評価のまま施策を行う仕組みになっています。これでは、大気汚染防止法第 23 条（緊急時の措置）「知事は、大気の汚染が著しくなり…被害が生ずるおそれがある場合…自動車の運行の自主的制限について協力を求めなければならない。…重大な被害が生ずる場合…都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置をとるべきことを要請するものとする。」を実行することはできません。</p> <p>総量削減基本方針の「対策地域において NO2 及び SPM に係る大気環境基準を確保する」ために、自治体の監視測定局に限定せず、測定値の大きい道路管理者の測定局も含めた総合的な評価をするようにしてください。</p>	御意見は、参考にさせていただきます。

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
5	2	<p>監視測定局の結果だけで評価せず、国等の監視局の結果も</p> <p>環境基準達成状況は「対策地域において」全ての測定局のデータを用いて評価することを基本としてください p2。</p> <p>自動車 NO_x・PM 法の対策地域の指定解除の答申（案）には「常時監視測定局における継続的・安定的な環境基準達成に係る評価」では「大気汚染防止法に基づかないが、自治体や道路管理者等において実施されている公定法に基づく測定結果についても評価対象とする。」としていますが、傾向を見ているだけです。</p> <p>愛知県内では中部地方整備局等が、国道 302 号（高速専用部含む）の平中、高針、有松、社口、小幡（社口、小幡は名古屋市が管理）、国道 23 号の東築地町、要町、七条町、いろは町、宝神、国道 1 号の伝馬、昭和橋、国道 153 号の三好、平戸橋、国道 155 号の聖心という自動車排ガスの影響の大きい高速道路、国道等主要幹線道路の汚染状態を測定しています。また、名古屋高速道路沿線の堀田、大井、清水、日岡、新沼、上名古屋、大宝とモニタリングポストを 7 ヶ所において公社が設置し（名古屋環状 2 号線および名古屋高速道路沿線に置く環境測定結果について：名古屋市）、高速一宮線に併設する一般国道 22 号に設置されている一宮及び西春のモニタリングポストは、国土交通省中部地方整備局が設置し管理を行っています（名古屋高速道路公社 40 年史 p253）、愛知県の毎年の調査結果公表には含まれず、甘い評価のまま施策を行う仕組みになっています。これでは、大気汚染防止法第 23 条（緊急時の措置）「知事は、大気の汚染が著しくなり…被害が生ずるおそれがある場合…自動車の運行の自主的制限について協力を求め</p>	<p>御意見は、参考にさせていただきます。</p>



番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
		<p>なければならぬ。…重大な被害が生ずる場合…都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置をとるべきことを要請するものとする。」を実行することはできません。</p> <p>総量削減基本方針の「対策地域においてNO2及びSPMに係る大気環境基準を確保する」ために、自治体の監視測定局に限定せず、測定値の大きい道路管理者の測定局も含めた総合的な評価をするようにしてください。</p>	
6	2	<p>長期目標をどう取り扱うのですか</p> <p>現在の総量削減計画の中間目標の代わりに「※大気環境基準」として、告示文だけが記載してありますが、その後の通知、二酸化窒素に係る環境基準の改定について昭和53年07月17日「二酸化窒素の環境基準による大気汚染の評価については、測定局ごとに行うものとし、年間における二酸化窒素のうち、低い方から98%に相当するもの(以下「1日平均値の年間98%値」という。)が0.06ppm以下の場合には環境基準が達成され、1日平均値の年間98%値が0.06ppmを超える場合は環境基準が達成されていないものと評価する。」という、いわゆる長期的評価をどう扱うのかを示してくださいp2。このままでは、年間7日分ぐらいは環境基準の1日平均値が0.06ppmを超えても環境基準が達成とされてしまいます。SPMについても、同様に長期的評価をどう扱うのか、また、現在の総量削減計画の「かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること」をどう取扱うのか示してください。</p>	<p>計画の目標は、対策地域における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することとしています。</p> <p>なお、「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について(答申)」(2022(令和4)年4月中央環境審議会。以下「答申」という。)において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準確保の評価に当たっては、環境基準を達成していることのみならず、その状況が維持されているかどうかの考察が必要である旨、整理されています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
7	2	<p>長期目標をどう取り扱うのですか</p> <p>現在の総量削減計画の中間目標の代わりに「※大気環境基準」として告示文だけが記載してありますが、その後の通知、二酸化窒素に係る環境基準の改定について 昭和 53 年 07 月 17 日 環大企 262 号で、「二酸化窒素の環境基準による大気汚染の評価については、測定局ごとに行うものとし、年間における二酸化窒素のうち、低い方から 98%に相当するもの(以下「1 日平均値の年間 98%値」という。)が 0.06ppm 以下の場合には環境基準が達成され、1 日平均値の年間 98%値が 0.06ppm を超える場合は環境基準が達成されていないものと評価する。」という、いわゆる長期的評価をどう扱うのかを示してください p2。このままでは、年間 7 日分ぐらいは環境基準の 1 日平均値が 0.06ppm を超えても環境基準が達成とされてしまいます。SPM についても、同様に長期的評価をどう扱うのか、また、現在の総量削減計画の「かつ、1 時間値が 0.20mg/m3 以下であること」をどう取扱うのか示してください。</p>	<p>計画の目標は、対策地域における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することとしています。</p> <p>なお、答申において、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準確保の評価に当たっては、環境基準を達成していることのみならず、その状況が維持されているかどうかの考察が必要である旨、整理されています。</p>
8	2	<p>WHO の大気環境に関するガイドライン等の日本への適用検討を p2</p> <p>自動車 NOx・PM 法に基づく対策の必要性 (答申 p14) では、「現時点では新たな追加的対策を講じる必要はない。しかしながら、…世界保健機関 (WHO) から公表された大気環境に関するガイドライン等、注視する必要がある」として、「引き続き現行の自動車 NOx・PM 法に基づく各種施策を継続する必要がある。」としています。健康影響についての科学的知見の集積に関する国際的な動向として重要なガイドラインなので、参考資料に追加して紹介するとともに、県として独自に WHO ガイドラインの適用を遅滞なく開始してください。</p>	<p>本県としては、国の動向を注視し、引き続き本計画を推進します。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
9	3、4	<p>新しい現状に基づいた計画を</p> <p>窒素酸化物及び粒子状物質排出の状況で、現状がいずれも 2009 年度と、現在の総量削減計画と同じままですが p3, 4、せめてその 5 年後とか 10 年後の新しい現状を基にした計画を作ってください。</p> <p>第 2 節 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況では、NO₂, SPM とともに、2022 年度の現状濃度まで示してある p4~6 と比べ、排出量の最新現状がないまま計画を作るのは異常です。</p> <p>「窒素酸化物の発生源としては、自動車からの排出量が総排出量の約 35%（普通貨物自動車の排出量が自動車全体の約 60%）を占めています。」「一次粒子の内訳としては、自動車からの排出量（タイヤ及びブレーキの磨耗、自動車排出ガス）が約 22%（普通貨物自動車の排出量が全体の約 70%）を占めています。」という現状認識が異なっていれば、対策も変わるはずです。</p> <p>あいち地球温暖化防止戦略 2030（改定版）では「本県の運輸部門の CO₂ 排出量は、2019 年度で 1,334 万トン（総排出量の 17.6%）」p33 とあり、CO₂ には最新の現状がありながら、NO_x、PM についてはそうした数字がないということですか。</p>	<p>現状排出量は、経年的に目標の達成状況を確認する観点から、現行計画を踏襲することとしています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
10	3、4	窒素酸化物排出量と粒子状物質排出量は、2009年であります。その後でそれが現在はどうなっているかを記載した上で、それぞれにおける自動車の目標量を定めるべきではないでしょうか。	<p>本県では、自動車排出ガス対策の実施状況と評価として、排出総量の削減が進み、自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の量が目標を達成し、概ね減少傾向で推移しています。</p> <p>また、答申において、「総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である」旨が示されています。</p> <p>このため、現状の目標を維持・継続します。</p>
11	3、4	国の出している答申(P13)では引き続き自動車NOxPM法の各種施策を継続するとなっておりますが、目標量は最新の値がよくなっておれば、それを踏まえた目標を設定する方がよいでしょう。	<p>本県では、自動車排出ガス対策の実施状況と評価として、排出総量の削減が進み、自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の量が目標を達成し、概ね減少傾向で推移しています。</p> <p>また、答申において、「総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である」旨が示されています。</p> <p>このため、現状の目標を維持・継続します。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
12	3、4	<p>追加的な規制を求めることは考えられない？ p3,4</p> <p>自動車 NOx・PM 法の対策地域の指定解除の動きに対し、解除をしないようにと全国的に要望活動が行われ、答申案の「愛知県及び三重県からは…対策地域の指定解除に係る要望が提出されており、本要望等を踏まえて対策地域の指定解除の考え方を整理することとなった。」は愛知県が正式に出した要望なのか、誰が、いつ、どのような形で要望したのか、の質問に対する回答は「愛知県の対策地域内において車両の代替が進み、<u>大気環境が改善・維持され</u>、総量削減という目的が達成できたと言える現状に鑑み、<u>追加的な規制を求めることが考えられない</u>ことから、本県の対策地域の指定を解除されたい。」（第13回自動車排出ガス総合対策小委員会（2021年4月22日））とありましたが、<u>追加的な規制を求めることが考えられない</u>と判断していたのは間違いであった、今回の削減計画案で追加の施策はまだあったと明らかにしてください。</p>	<p>答申において、「総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である」旨が示されています。</p>
13	3、4	<p>追加的な規制を求めることは考えられない？ p3,4</p> <p>自動車 NOx・PM 法の対策地域の指定解除の動きに対し、解除をしないようにと全国的に要望活動が行われ、答申案の「愛知県及び三重県からは…対策地域の指定解除に係る要望が提出されており、本要望等を踏まえて対策地域の指定解除の考え方を整理することとなった。」は愛知県が正式に出した要望なのか、誰が、いつ、どのような形（文書、口頭、会議発言）で要望したのか、の質問に対する回答は「愛知県の対策地域内において車両の代替が進み、<u>大気環境が改善・維持され</u>、総量削減という目的が達成できたと言える現状に鑑み、<u>追加的な規制を求めることが考えられない</u>ことから、本県の対策地域の指定を解除されたい。」（第13回自動車排出ガス総合対策小委員会（2021年4月22日））とありましたが、<u>追加的な規制を求めることが考えられない</u>と判断していたのは間違いであった、今回の削減計画案で追加の施策はまだあったと明らかにしてください。</p>	<p>答申において、「総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である」旨が示されています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
14	8	<p>目標量は現状を確認して</p> <p>2022年4月に中央環境審議会の答申「総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である。」を受けた国の総量削減基本方針変更を踏まえ、「現状の目標（自動車排出窒素酸化物：16,117(t/年)、自動車排出粒子状物質：367(t/年)）を維持・継続します。」p8とありますが、現在の総量削減計画（2013年3月）では、NOxの自動車排出量は現状（2009年度）29,031t/年、中間目標（2015年度）21,482t/年、目標年度（2020年度）16,117(t/年)と、現状、中間目標、2020年度目標値が示してあります。同様に、現状値ぐらいは示してください。現状がわからなければ、目標に対してどの程度頑張ればいいのか分かりません。</p>	<p>本県では、自動車排出ガス対策の実施状況と評価として、排出総量の削減が進み、自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の量が目標を達成し、概ね減少傾向で推移しています。</p> <p>また、答申において、「総量削減基本方針については、その施策の追加・修正は必要なく、目標についても現状の目標を維持・継続することが適当である」旨が示されています。</p> <p>このため、現状の目標を維持・継続します。</p>
15	9	<p>ディーゼル車対策で電動車等を打ち出したことは評価</p> <p>ディーゼル車対策の促進で、現計画の「従来車の低公害車及び最新規制適合車への転換を促進」を「従来車の電動車等への転換を促進」p9と低公害車ではなく電動車等への転換と内容を変えたことは評価できます。しかし、(1)最新規制適合車の普及が現計画と全く同じでは、内容を変えたことが具体化されていません。「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「電動車等への代替促進」としてください。</p>	<p>御意見を踏まえ、修正します。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
16	9	<p>ディーゼル車対策で電動車等を打ち出したことは評価</p> <p>ディーゼル車対策の促進 で、現計画の「従来車の低公害車及び最新規制適合車への転換を促進」を「従来車の電動車等への転換を促進」 p9 と低公害車ではなく電動車等への転換と内容を変えたことは評価できます。しかし、(1)最新規制適合車の普及 が現計画と全く同じでは、内容を変えたことが具体化されていません。「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「電動車等への代替促進」としてください。</p> <p>また、<u>電動車等</u>をここで明確にしてください。p11 で「電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV)、燃料電池自動車 (FCV) といったゼロエミッション自動車」とありますが、このことですか。</p>	<p>御意見を踏まえ、修正します。</p> <p>また、「従来車の電動車等への転換」とは、「代替可能な電動車が無い場合等を除き、従来車を電動車に転換すること」を指します。</p>
17	9	<p>低公害建設機械の使用促進は定義を明確に</p> <p>「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。」 p9 とありますが、低公害建設機械では、低騒音型、低振動型と勘違いしないよう、「第3次排出ガス対策型建設機械」と正確な定義に修正してください。</p>	<p>御意見を踏まえ、修正します。</p>
18	10	<p>対象の事業者は？</p> <p>「<u>一定台数以上の自動車を使用する事業者</u>に対して、電動車等の導入やエコドライブの実践、最新規制適合車への計画的転換を促進します。」 p10 とありますが、p11 の(2)導入制度の推進で「<u>自動車を多く利用している事業者</u>に対し…一定割合以上の電気自動車 (EV) …導入制度の推進」との違いはあるのですか。</p>	<p>前者は、法により、対策地域内に本拠の位置を有する自動車を 30 台以上使用する事業者を指します。</p> <p>後者は、「県民の生活環境の保全等に関する条例」により、乗用車換算で 200 台以上の自動車を使用する事業者を指します。</p>
19	10	<p>対策地域外からの流入車策は？</p> <p>「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、…使用抑制を推進します」 p10 とありますが、一般的な啓発だけではなく、対策地域外からの流入車を防ぐ具体的施策を示してください。</p> <p>名古屋市は、「車種規制非適合車実態把握調査等」を国道 23 号で行ない「ビデオカ</p>	<p>本県では、「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、運送事業者等の非適合車の不使用について、確認及び要請を徹底するよう対象事業所へ指導しています。</p> <p>なお、本県、名古屋市及び岡崎市は、特</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
		<p>メラを使用して調査対象車両の通過時刻と車両番号を読み取り、…自動車検査登録情報協会から車種情報等の提供を受け、非適合車の抽出」を行っています。その結果、非適合車は、2020年度 144 台 (0.7%)、2021年度 119 台 (0.5%)、2022年度 115 台 (0.5%、内、岐阜・三重・静岡が 37 量で最大)であり、「非適合車を使用していた貨物自動車運送事業者(緑ナンバー8 社)に対し、パンフレット等を送付し、愛知県の「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」の周知を実施した」というものです。こうした事業も参考にしてください。</p>	<p>定荷主等及び特定旅行者から同要綱第 7 第 1 項に基づき報告のあった「車種規制非適合車不使用の要請状況」及び「車種規制非適合車の確認状況」について、各機関の Web ページを通じて、公表しています。</p>
20	10	<p>対策地域外からの流入車策は？</p> <p>「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、…使用抑制を推進します」p10 とありますが、一般的な啓発だけではなく、対策地域外からの流入車を防ぐ具体的施策を示してください。</p> <p>名古屋市は、「車種規制非適合車実態把握調査等」を国道 23 号で行ない「ビデオカメラを使用して調査対象車両の通過時刻と車両番号を読み取り、…自動車検査登録情報協会から車種情報等の提供を受け、非適合車の抽出」を行っています。その結果、非適合車は、2020年度 144 台 (0.7%)、2021年度 119 台 (0.5%)、2022年度 115 台 (0.5%、内、岐阜・三重・静岡が 37 量で最大)であり、「非適合車を使用していた貨物自動車運送事業者(緑ナンバー8 社)に対し、パンフレット等を送付し、愛知県の「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」の周知を実施した」というものです。こうした事業もあり、参考にしてください。</p>	<p>本県では、「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、運送事業者等の非適合車の不使用について、確認及び要請を徹底するよう対象事業所へ指導しています。</p> <p>なお、本県、名古屋市及び岡崎市は、特定荷主等及び特定旅行者から同要綱第 7 第 1 項に基づき報告のあった「車種規制非適合車不使用の要請状況」及び「車種規制非適合車の確認状況」について、各機関の Web ページを通じて、公表しています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
21	11	<p>ゼロエミッション自動車の目標割合が低すぎる</p> <p>「電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV)、燃料電池自動車 (FCV) といったゼロエミッション自動車の更なる普及を促進します (取組指標 EV・PHV・FCV の保有割合 20% (2030 年度))。」「p11 とありますが、窒素酸化物の発生源としては、自動車からの排出量が総排出量の約 35%、粒子状物質については、一次粒子の内訳としては、自動車からの排出量 (タイヤ及びブレーキの磨耗、自動車排出ガス) が約 22% を占めている 2009 年度の現状 (p3) からは、EV・PHV・FCV の普及割合が 20% しかないのは少なすぎます。</p>	<p>ゼロエミッション自動車の導入促進における取組指標は、「あいち地球温暖化防止戦略 2030 (改定版)」(2022 年 12 月策定。2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度比で 46%削減する目標。) の取組指標であり、適切なものであると考えています。</p>
22	11	<p>ハイブリッド車の禁止を</p> <p>「電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV)、燃料電池自動車 (FCV) といったゼロエミッション自動車の更なる普及を促進します (取組指標 EV・PHV・FCV の保有割合 20% (2030 年度))。」「p11 とありますが、国の地球温暖化対策計画「次世代自動車 (EV、FCV、PHEV、<u>ハイブリッド自動車 (HV)</u> 等) の普及拡大を推進」p46 のままではなく、ハイブリッド自動車 (HV) を除外したことは評価できます。</p> <p>しかし、ハイブリッド自動車を除外しても、プラグインハイブリッド自動車が残っています。PHV (プラグインハイブリッド自動車) は充電がなくなるとガソリン車となり NOx や SPM2 を排出するためゼロエミッション自動車とは言えません。世界の動きから見て、PHV を盲目的に推進するのは見直してください。トヨタの要求で、岸田政権の看板政策「新しい資本主義」6 月 7 日が、脱炭素の流れに逆行するものを書き換えられました。5 月末の原案「2035 年までに乗用車の新車販売を電動車 100%とする」を、6 月の閣議決定で「電動車→いわゆる電動車 (電気自動車…及びハイブリッド自動車)」に書き換えたような政府のもとで、トヨタを抱える愛知県としては、このように記載せざるを得ないのかもしれませんが、世界の流れは、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) も排除し始めています。こうした潮流を真剣に受け止め、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) の新車販売は禁止する方向を検討してください。</p>	<p>本県では、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」(2021 年 3 月策定。) に基づき、普及が十分進んでいないゼロエミッション自動車の普及加速を推進しています。</p> <p>なお、国では、「地球温暖化対策計画」(2021 年 10 月閣議決定。) に基づき、PHEV を含む次世代自動車の普及拡大を推進しています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
23	11	<p>ハイブリッド車の禁止を</p> <p>「電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV)、燃料電池自動車 (FCV) といったゼロエミッション自動車の更なる普及を促進します (取組指標 EV・PHV・FCV の保有割合 20% (2030 年度))。」「p11 とありますが、国の地球温暖化対策計画「次世代自動車 (EV、FCV、PHEV、<u>ハイブリッド自動車 (HV)</u> 等) の普及拡大を推進」p46 のままではなく、ハイブリッド自動車 (HV) を除外したことは評価できます。</p> <p>しかし、ハイブリッド自動車を除外しても、プラグインハイブリッド自動車が残っています。PHV (プラグインハイブリッド自動車) は充電がなくなるとガソリン車となり NOx や SPM2 を排出するためゼロエミッション自動車とは言えません。世界の動きのとおり、PHV を盲目的に推進するのは見直してください。トヨタの要求で、岸田政権の看板政策「新しい資本主義」6 月 7 日が、脱炭素の流れに逆行するものに書き換えられました。5 月末の原案「2035 年までに乗用車の新車販売を電動車 100%とする」を、6 月の閣議決定で「電動車→いわゆる電動車 (電気自動車…及びハイブリッド自動車)」に書き換えたような政府のもとで、トヨタを抱える愛知県としては、このように記載せざるを得ないのかもしれませんが、世界の流れは、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) も排除し始めています。こうした潮流を真剣に受け止め、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」を盲目的に進めるのではなく、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) の新車販売は禁止する方向を検討してください。</p>	<p>本県では、「あいち自動車ゼロエミッション化加速プラン」(2021 年 3 月策定。)に基づき、普及が十分進んでいないゼロエミッション自動車の普及加速を推進しています。</p> <p>なお、国では、「地球温暖化対策計画」(2021 年 10 月閣議決定。)に基づき、PHEV を含む次世代自動車の普及拡大を推進しています。</p>
24	11	<p>公用車へのゼロエミッション自動車の率先導入を</p> <p>「県の公用車へ率先導入するとともに、県内市町村へも導入を働きかけます。」「p11 とありますが、あいち地球温暖化防止戦略 2030 (改定版) では「県公用車の更新にあたっては、ゼロエミッション自動車を率先導入します」p71 と考え方を变え、公用車の更新だけではなく、常時ゼロエミッション自動車へ切り替えるということにしたのですね。それなら評価できます。</p> <p>いずれにしても、県のゼロエミッション自動車の率先導入の台数、時期をもっと明</p>	<p>公用車への率先導入は、2030 年度までを計画期間とした「あいちエコスタンダード」(愛知県庁の環境保全のための行動計画 愛知県地球温暖化対策実行計画〈事務事業編〉。2023 年 8 月一部改定。)に位置付け、代替可能な電動車がない場合等を除き、電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車を始めとした電動</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
		確に記載してください。	車としています。
25	11	<p>グリーン配送の促進は施策になるのか</p> <p>「(4) 従来車の転換促進： 乗用車や商用車の転換を促進します。 また、物品納入業者に対して電気自動車（EV）等を使用するよう働きかけるなど、<u>グリーン配送</u>を促進します。」とありますが、いっせい行動の2021年度知事回答では「受託者は、物件納入時…愛知県グリーン配送適合車の使用に努めるものとする。」という回答ですが、契約書への記載は45事業所7%しかありません。「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」にならって措置報告書の提出や知事の助言を追加し、「使用しないよう契約書に記載する」こと、措置状況報告の公表などを追加して下さい。愛知県グリーン配送届出事業者は107社しかなく、名古屋市のグリーン配送推進宣言事業者は320業者より少なく、それほどの効果はないと思いますが、これで県機関への配送する業者はすべて含んでいるのですか。また、2022年度の実績台数を求めたことに、丁寧に答えてください。</p>	<p>県は、物品等の調達における環境負荷の低減を図るため、物品調達時の全ての売買契約書に、「受託者は、物件納入時に自動車を利用する場合は、愛知県グリーン配送実施要綱に定める愛知県グリーン配送適合車の使用に努めるものとする。」旨の条項を盛り込んでいます。</p>
26	11	<p>燃料供給施設等のインフラ整備を促進することは公共事業か</p> <p>「ゼロエミッション自動車の大量普及を図るため、県内各所に燃料供給施設等のインフラ整備を促進します。」p12とありますが、これは県としてインフラ整備を促進するという公共事業を行うということですか。いくら車社会だからといって、給油所の整備を公共事業として実施する例はなかったのではないですか。せいぜい「国の補助制度や先行事例の周知等」が限度ではないですか。</p>	<p>県は、事業者による整備を促す取組を進めています。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
27	14	<p>グリーン配送の促進は物流の改善に無関係</p> <p>物流の改善として「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。」p14 とありますが、自動車走行量の低減という主旨は賛成できるのですが、その施策の（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、のどの項目にも「グリーン配送の促進」が入っていません。意味のない言葉は削除してください。</p>	御意見を踏まえ、修正します。
28	15	<p>公共交通機関の整備の内容を具体的に</p> <p>「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。」p15 とあり、全くその通りですが、各項目の内容はいずれも不十分さが目立ちます。</p> <p>（１）公共交通機関の整備及び維持・充実、利用促進では、公共交通機関の整備計画はあるのですか。公共車両優先システム（PTPS）など目新しいものではなく、優先レーンの設定・確実な実施などが必要です。</p> <p>（２）乗合バス事業者等への補助は、実施します。とありますが、現在の補助はどうなっているかの現状を示してください。また、補助を拡充する施策はないのですか。</p> <p>（３）交通結節点の改善は、リニア関連で名古屋駅前だけは整備が進むようですが、その他の交通結節点ではどうするのですか。</p> <p>（４）パーク・アンド・ライド駐車場の整備は、今後整備する個所の計画はあるのですか。整備するという言葉だけではないのですか。</p> <p>（５）バリアフリー化の促進は、国土交通省の「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編・役務編）」などの内容をできるだけ紹介してください。</p> <p>（６）利用者のニーズにあった運賃制度の導入等は、運賃が高すぎるという利用者ニーズに答えていません。移動の自由を確保するために、運賃を安く、出来れば無料を前提に制度を考えてください。</p>	<p>本計画では、公共交通機関の整備に関する個別取組の現状・計画等について具体的な内容を記載していません。</p> <p>御意見は、参考にさせていただきます。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
29	17	<p>自転車通行帯の整備は夢物語</p> <p>「短距離移動における自動車利用を抑制するため、自転車通行帯ネットワーク、自転車駐輪場等の整備を促進します。」p17とありますが、スローガン倒れになっています。県自転車活用計画（2023年9月）では「自転車が快適に走行するために設けられた空間は、県の管理道路 4,622kmのうち 71km で 1.5%に過ぎない。」と現状を認識しながら、目標は「県管理道路における自転車通行空間整備延長は 2022年度の 71km に対し、2026年度に 87km」とたった 16kmの増加でしかありません。名古屋市の自転車活用計画では「車道において「自転車レーン」などの整備を実施してきた結果、自転車通行空間の整備延長は、令和元（2019）年度末時点で 118.2 kmとなっています（直轄国道を含む）。」という程度です。もっと真剣に自転車通行帯の整備を検討してください。</p>	<p>愛知県管理道路における自転車通行空間の整備は、県内市町村が策定する自転車ネットワーク計画に定められた路線を中心に整備を進めており、まずは市町村による自転車ネットワーク計画策定の促進に取り組んでいます。</p> <p>また、市町村の自転車ネットワーク計画策定に先行し、県管理道路で自転車関連の事故が多く、死傷事故率が高い区間において、道路幅員構成を見直すことにより整備可能な箇所を「緊急対策箇所」と位置づけ、自転車通行空間を整備することとし、一部区間の設計に着手しています。</p> <p>加えて、新たにバイパス整備や拡幅を伴う道路の改築を実施する場合には、原則、自動車・自転車・歩行者が適切に分離された自転車通行空間を確保することとしています。</p> <p>これらの取組で、今後も安全で快適な自転車通行環境の創出に努めます。</p>

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
30	17	<p>通過・流入交通の分散・回避で渋滞緩和はできない</p> <p>「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。」p17として「(1)環状道路・バイパスの整備…、国道 23 号名豊道路や西知多道路、名古屋環状 2 号線、国道 155 号等の道路ネットワークの整備・改築を推進します」とありますが、こうした環状道路・バイパスの整備は、一時的な渋滞緩和に役立つだけで、長期的には、ますます自動車交通を増加させるだけのものであることが、今までの例で明らかです。もういい加減、通過・流入交通を分散・回避する事で、渋滞緩和を図るという幻想は捨ててください。</p>	御意見は、参考にさせていただきます。
31	18	<p>車線規制による交通規制を</p> <p>「(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。」p18 とありますが、意味が分かりません。速度規制を厳しくするのか、緩めるのか、どのような方向で行うのですか。</p> <p>また、国道 23 号のような大型車の中央より走行、バス専用レーンの自家用車排除などの車線規制もあることを明記してください。</p>	<p>本計画では、具体的な路線、交通規制種別等の記載はしておらず、対象地域全体の施策を記載しています。</p> <p>交通状況や交通安全施設の整備状況等を勘案し、速度規制や車両通行区分など交通規制の見直しを随時行い、適正化を図ります。</p>
32	19	<p>名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進についての現状は？</p> <p>「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－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。」p19 とありますが、その取組の現状を明確にしてください。国道 23 号ルールと称する大型車の中央より走行の実態はどうなっていて、どう評価しているのですか。</p>	<p>本県としては、道路沿道における大気環境の改善を図るため、関係機関と協力して、引き続き、総合的かつ効果的な取組を進めます。</p>
33	22	<p>推進体制で SDGS の理念を意識して施策すすめていくということです。SDGS のどの番号のどこを意識するのか具体的に書いた方がよいでしょう。</p>	御意見を踏まえ、修正します。
34	－	<p>国の出している答申（P13）では、愛知県及び三重県からは大気環境の改善状況や総量削減の進捗状況を踏まえると追加的な規制を求めることが考えられないこと等を</p>	御意見は、参考にさせていただきます。

番号	該当頁	御意見の概要	県の考え方
		<p>理由に対策地域の指定解除に係る要望が提出されており、本要望等を踏まえて対策地域の指定解除の考え方を整理することとなった。となっています。</p> <p>また、国は、自動車 NOx・PM 法では、従前より対策地域の指定とその解除について都道府県が申請することができることとなっていますが、今般整理した指定解除の考え方に基づき、各都府県において検討の上、申請があった場合には、環境省で個別に判断することとなります。その結果、5年を待たずに指定解除することもあり得ます。と言っています。</p> <p>指定解除に向けた検討内容、三重県との連携を書いた方がよいでしょう。</p>	
35	一	<p>対策地域の指定解除の考え方で「自動車 NOx・PM 法・・・、愛知県及び三重県からは大気環境の改善状況や総量削減の進捗状況を踏まえると追加的な規制を求めることが考えられないこと等を理由に対策地域の指定解除に係る要望が提出されており、本要望等を踏まえて対策地域の指定解除の考え方を整理することとなった。」P13 とありますが、愛知県と三重県から「対策地域の指定解除に係る要望が提出されており」という理由を示していただきたいです。</p>	<p>大気環境の改善状況や総量削減の進捗状況を踏まえると追加的な規制を求めることが考えられないこと等を理由としています。</p>