

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)

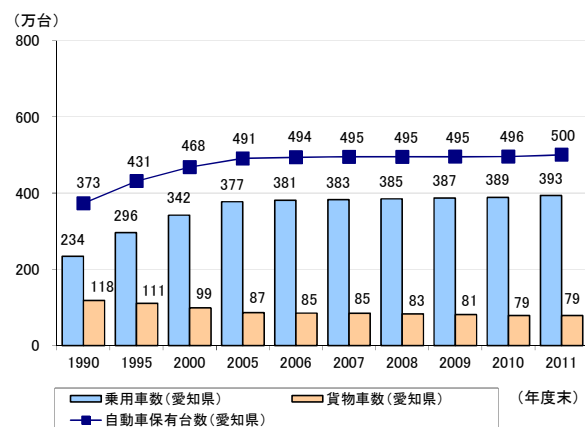
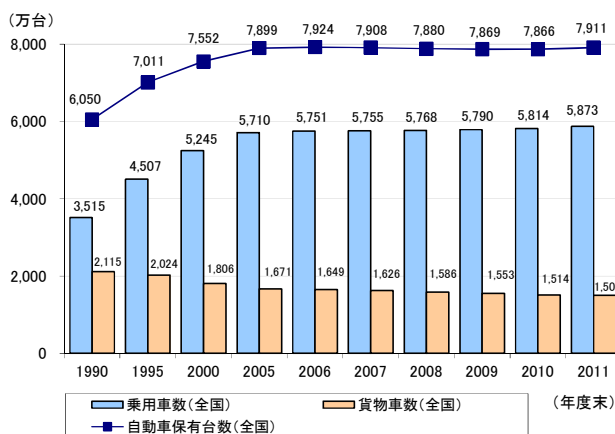


図 2-1-1 自動車保有台数の推移 (全国)

図 2-1-2 自動車保有台数の推移 (愛知県)

資料：一般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」

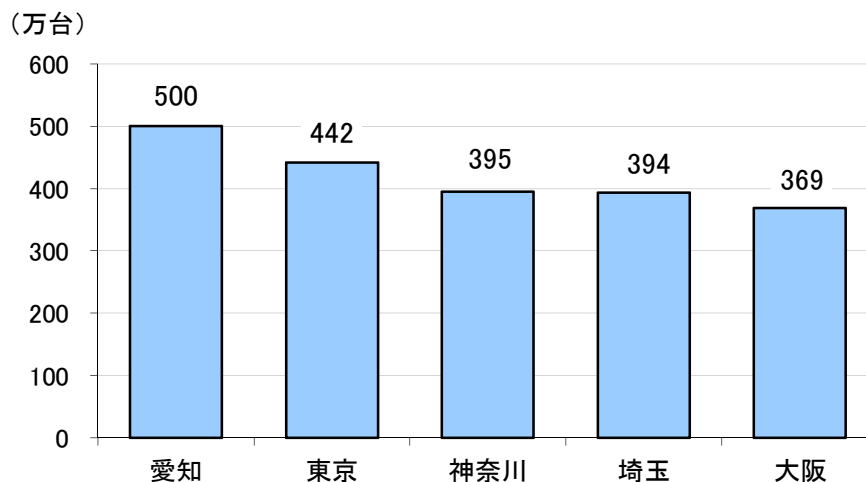


図 2-1-3 他都府県との自動車保有台数の比較 (2011 年度末)

資料：一般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総走行量（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）

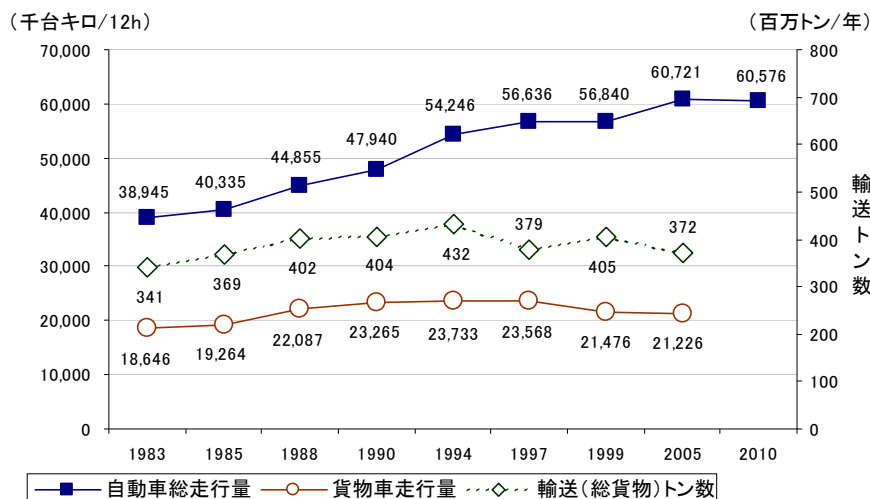


図 2-1-4 自動車総走行量及び輸送（総貨物）トン数の推移（愛知県）

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）

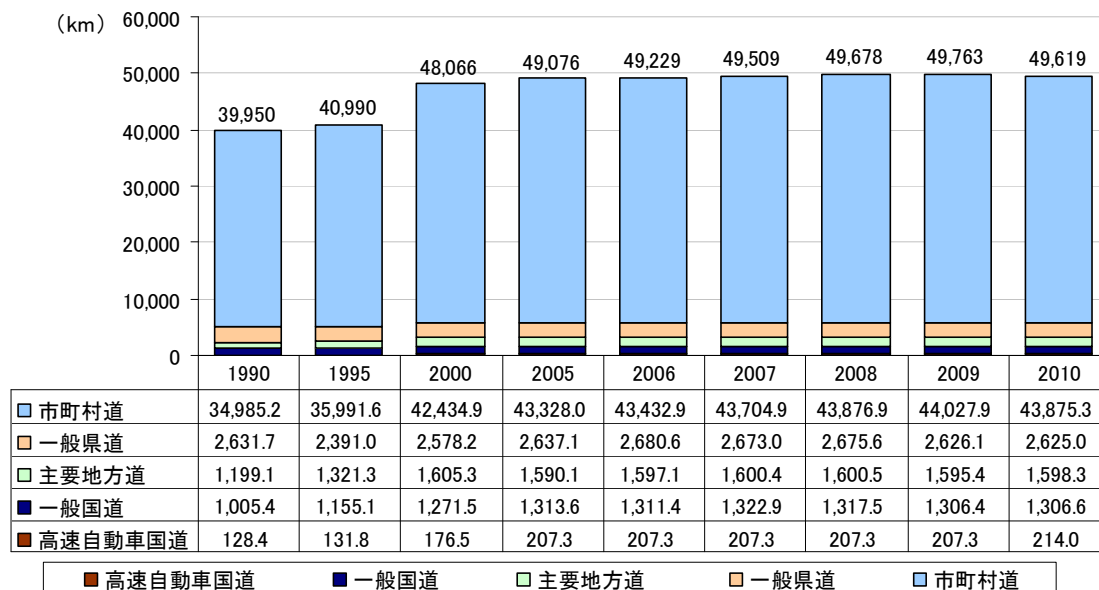


図 2-1-5 道路種別実延長（愛知県）

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(楠JCT～小牧IC)開通[2001.10.19]
- ・中部国際空港(株)が護岸工事概成、埋立工事に着手
- ・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～伊勢関IC)開通[2005.3.13]
- ・東海環状自動車道(豊田東JCT～美濃関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(亀山JCT～草津田上IC)開通[2008.2.23]
- ・東海環状自動車道(美濃関JCT～関広見IC)開通[2009.4.18]
- ・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への依存度が高くなっています。(図 2-1-7)

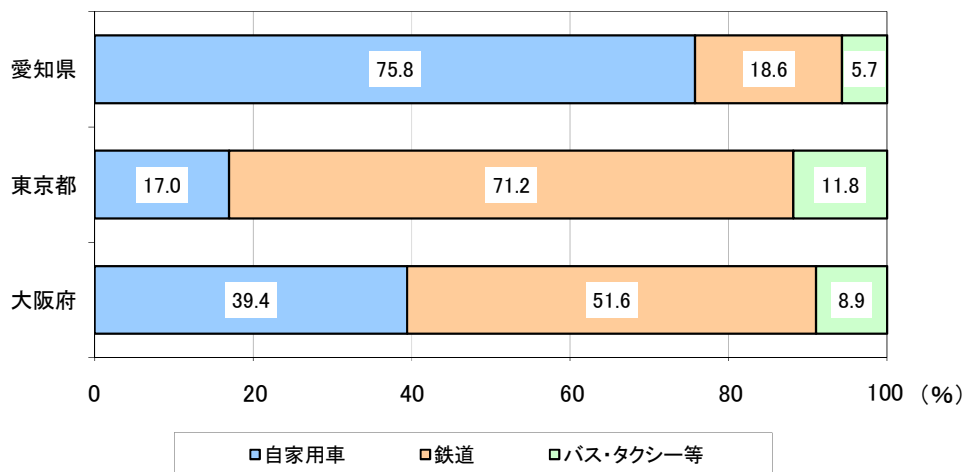


図 2-1-7 輸送機関別旅客流動状況 (2009 年度)

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)

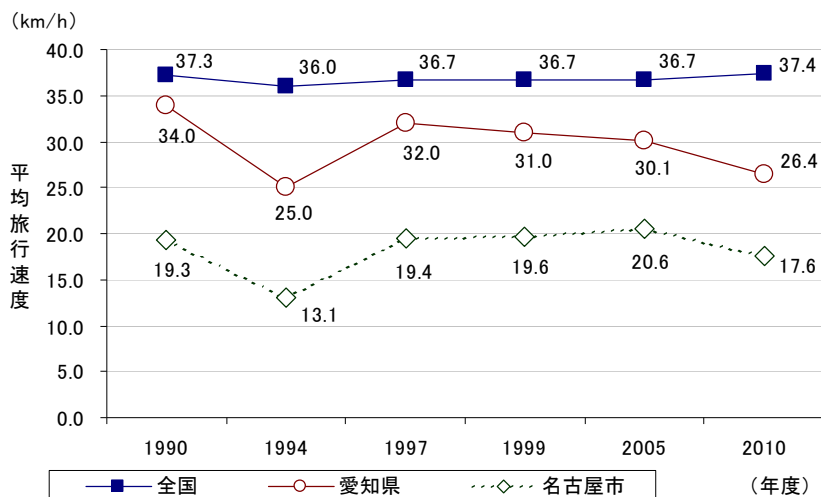


図 2-1-8 一般国道における混雑時旅行速度の推移

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年度割合比を見ると、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、2000年度以降減少に転じ、近年は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、2010年度では1990年度比の171.0%となっています。（図2-1-10）

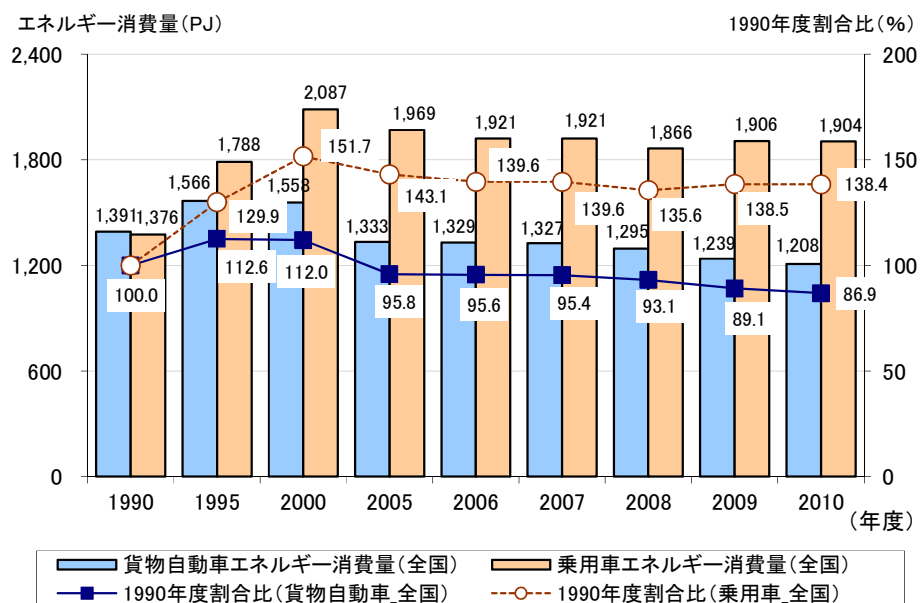


図2-1-9 エネルギー消費量（全国）の推移

資料：資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」

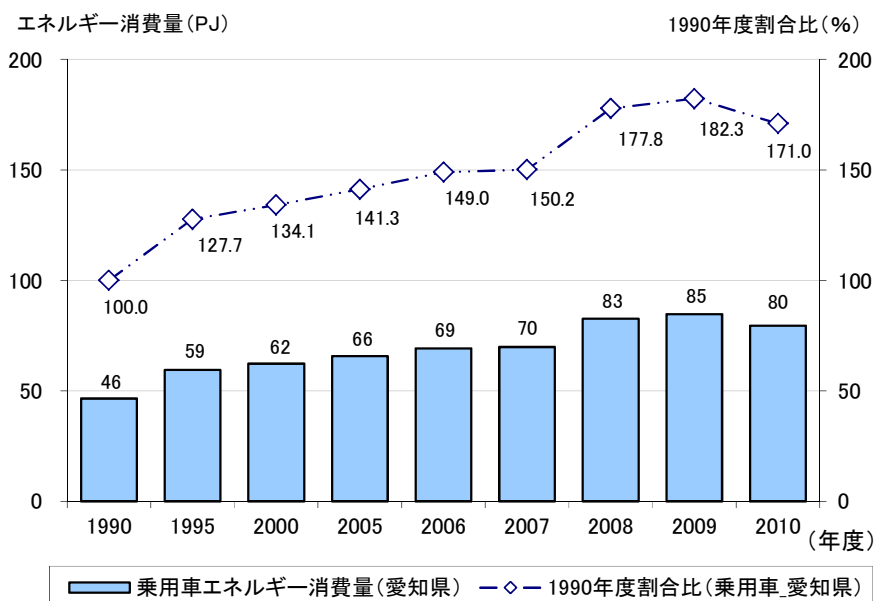


図2-1-10 エネルギー消費量（愛知県における自家用乗用車）の推移

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人を対象として実施した「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) 自動車の保有や使用頻度について

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。(図2-1-12)

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2-1-13)

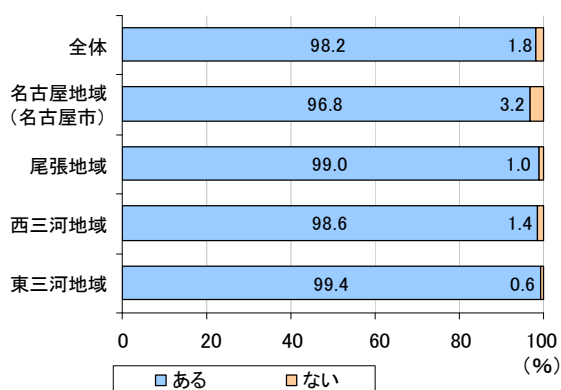


図2-1-12 自動車の保有の有無

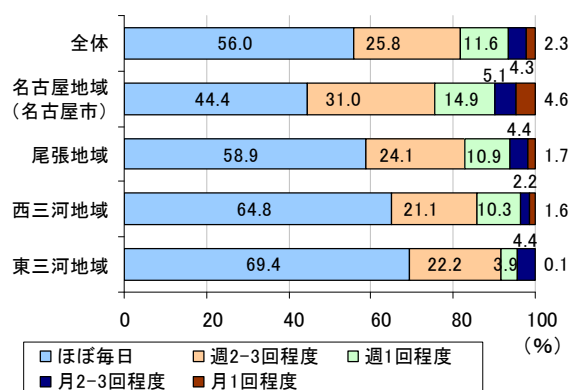


図2-1-13 自動車の使用頻度

(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言えます。(図2-1-14)

また、その購入意向については、「既に購入している」「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。(図2-1-15)

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%、「充電設備など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%、「充電などのエネルギー充填時間が短くなる」が32.0%でした。(図2-1-16)

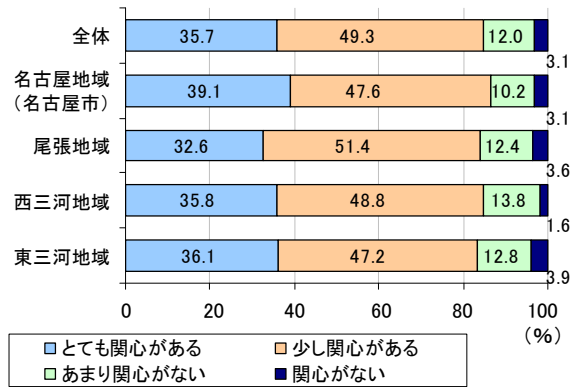


図 2-1-14 次世代自動車への関心

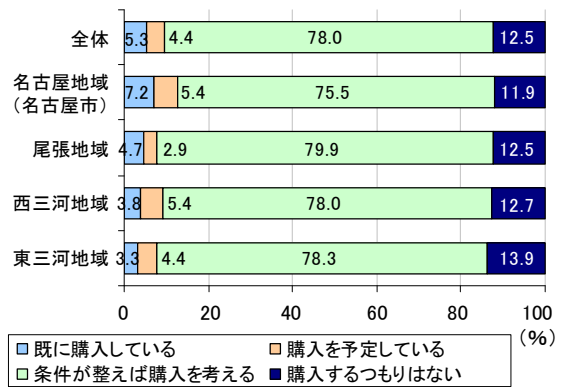


図 2-1-15 次世代自動車の購入意向

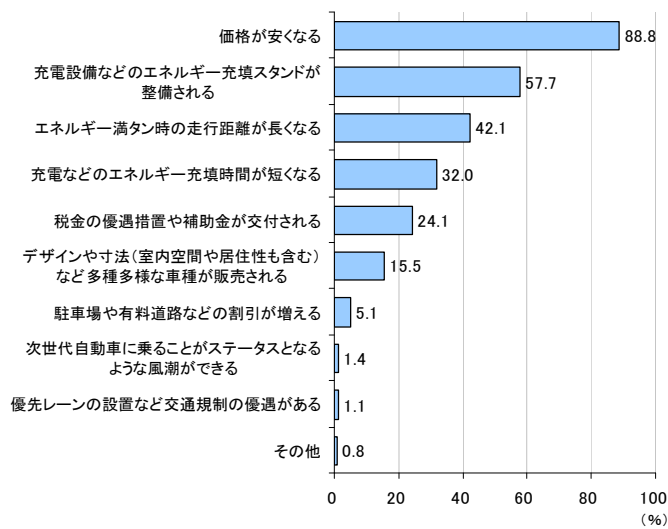


図 2-1-16 次世代自動車の普及に必要なこと

(3) エコドライブについて

エコドライブの実践状況については、「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「あまり実践していない」「全く実践していない」を合わせ「実践していない」と回答した人が 37.8%でした。(図 2-1-17)

実践しているエコドライブの内容については、「急発進、急加速をしない」が 73.1%、「エンジブレブレーキを積極的に使う」が 44.5%、「エアコンの利用を控えめにする」が 41.6%と多く、「アイドリング・ストップ」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、あまり実践されていませんでした。(図 2-1-18)

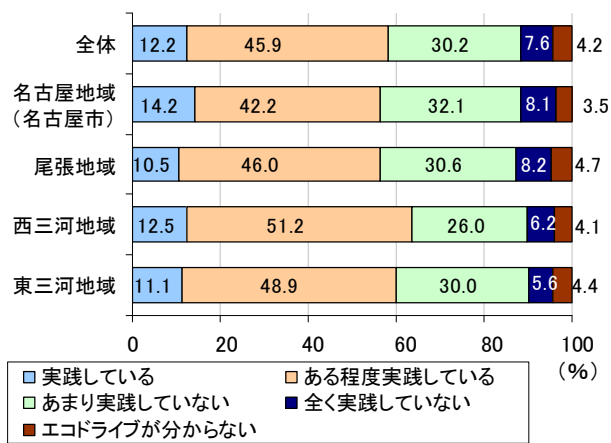


図 2-1-17 エコドライブの実践状況

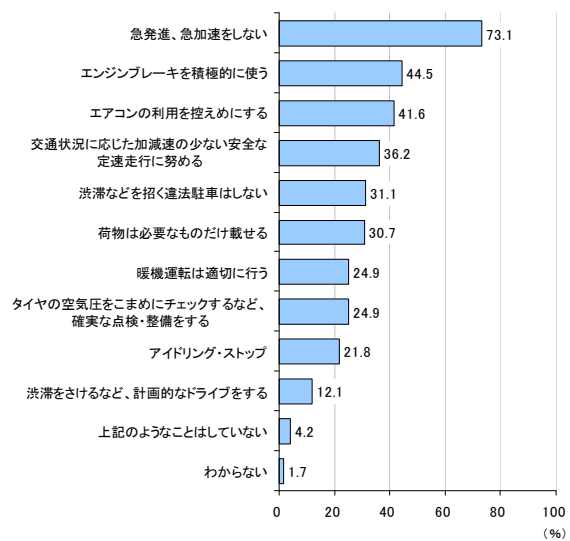


図 2-1-18 実践しているエコドライブの内容

(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。(図 2-1-19)

また、行政が取り組むべきことについては、「燃費のよ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 2-1-20)

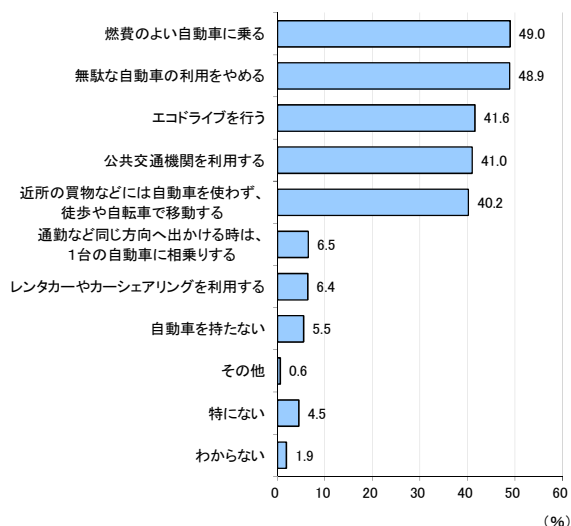


図 2-1-19 自動車に係る環境改善のために個人としてできること

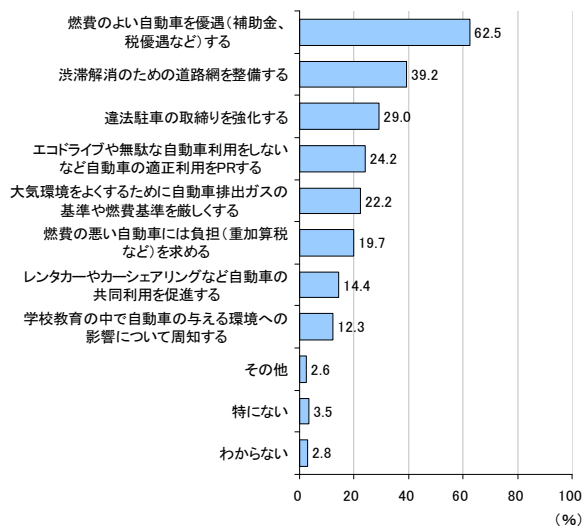


図 2-1-20 自動車に係る環境改善のために行政が取り組むべきこと

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では63局中33局で、自動車排出ガス測定局では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、浮遊粒子状物質に係る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。
（評価方法：年間における1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値が0.06ppm以下であること。）

■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。
（評価方法：年間にわたる1日平均値である測定値につき、測定値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した値が0.10mg/m³以下であること。ただし、1日平均値が0.10mg/m³を超えた日が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に係る環境基準達成状況は、一般環境大気測定局では達成率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。浮遊粒子状物質に係る環境基準達成状況は、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）

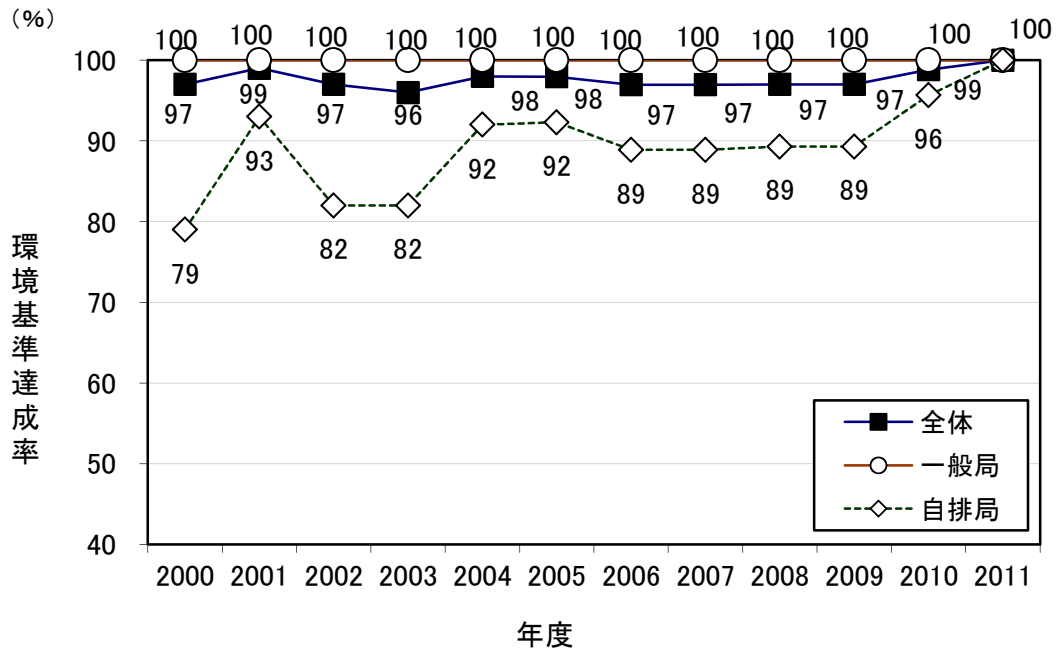


図 2-2-1 愛知県内における二酸化窒素に係る環境基準達成率の推移

資料：愛知県環境部

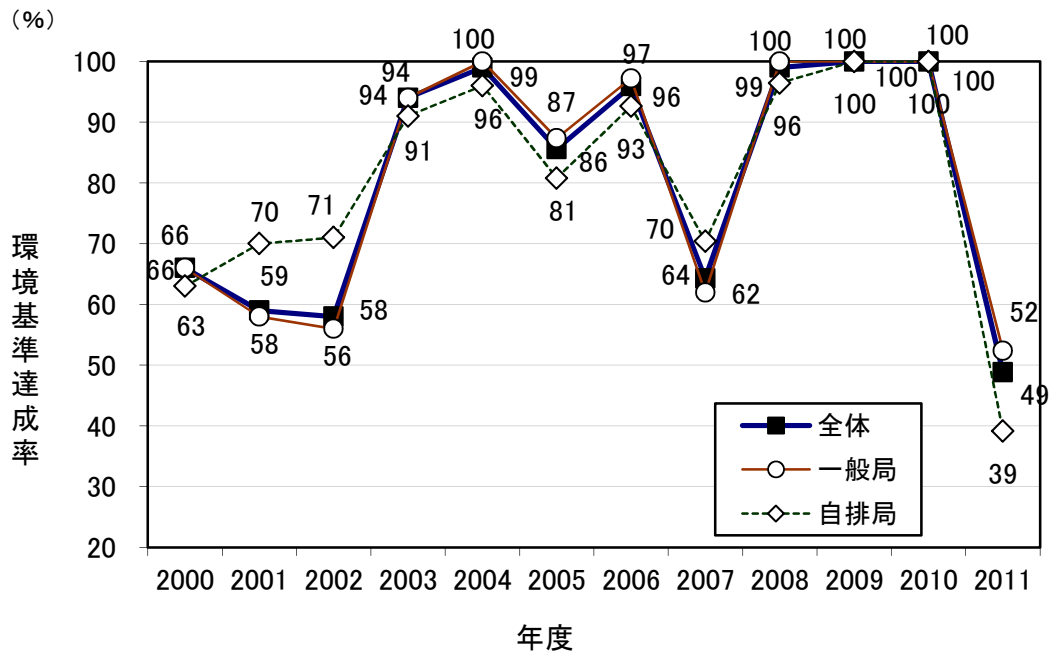


図 2-2-2 愛知県内における浮遊粒子状物質に係る環境基準達成率の推移

資料：愛知県環境部

愛知県内における自動車からの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 愛知県内における自動車からの窒素酸化物及び粒子状物質排出量 (2009 年度)

		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	69.6	15.2	100.0

注：四捨五入の関係で各車種の総計と計が一致しない場合があります。

資料：愛知県環境部

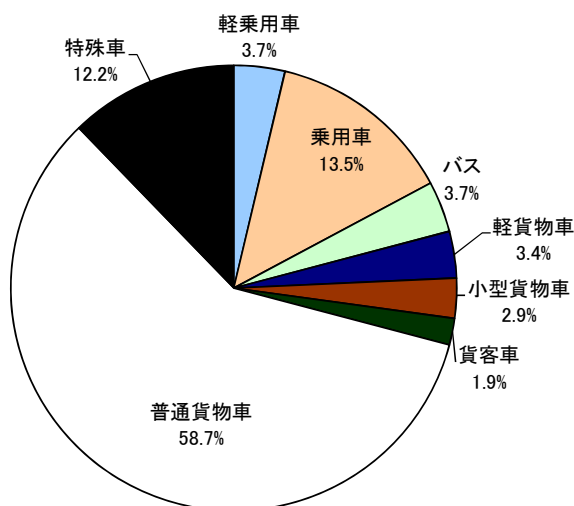


図 2-2-3 愛知県内における自動車排出窒素酸化物排出割合 (2009 年度)

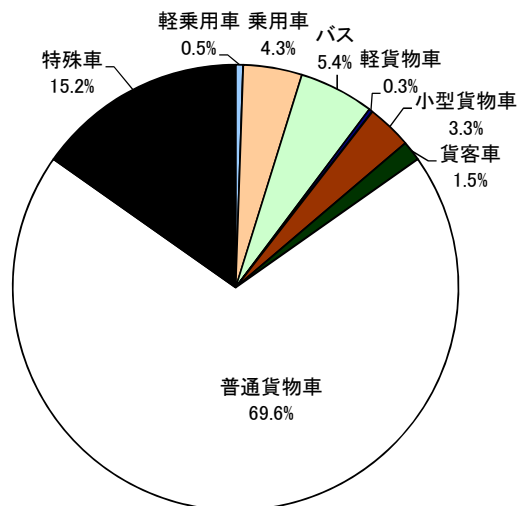


図 2-2-4 愛知県内における自動車排出粒子状物質排出割合 (2009 年度)

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)

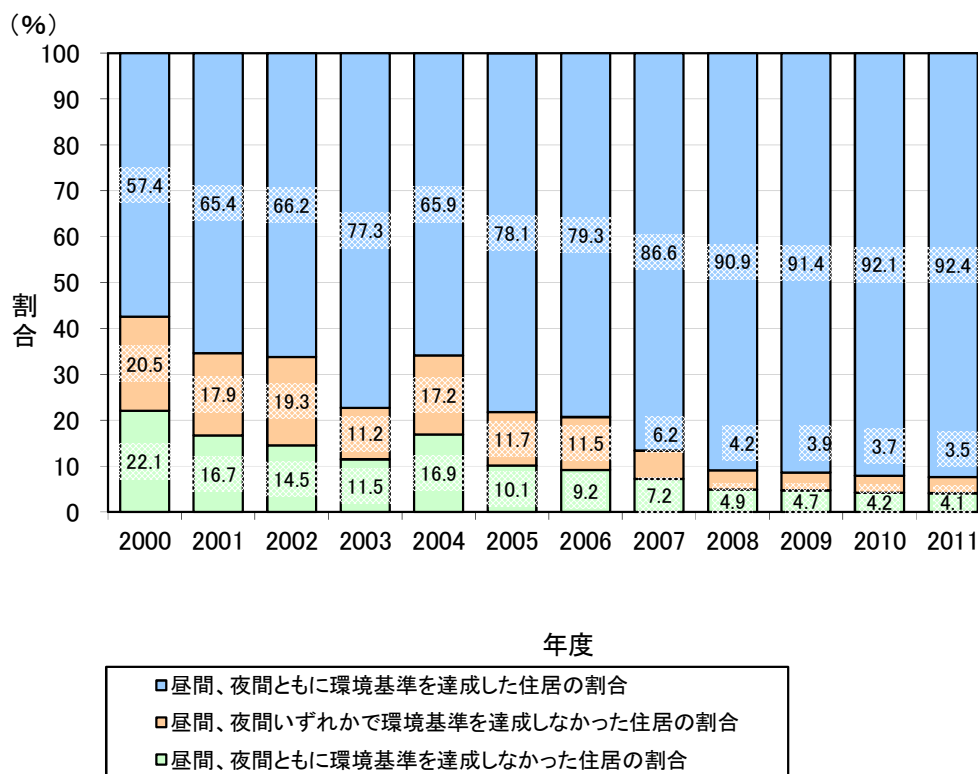


図2-2-5 愛知県内における自動車騒音の環境基準達成率の推移

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）

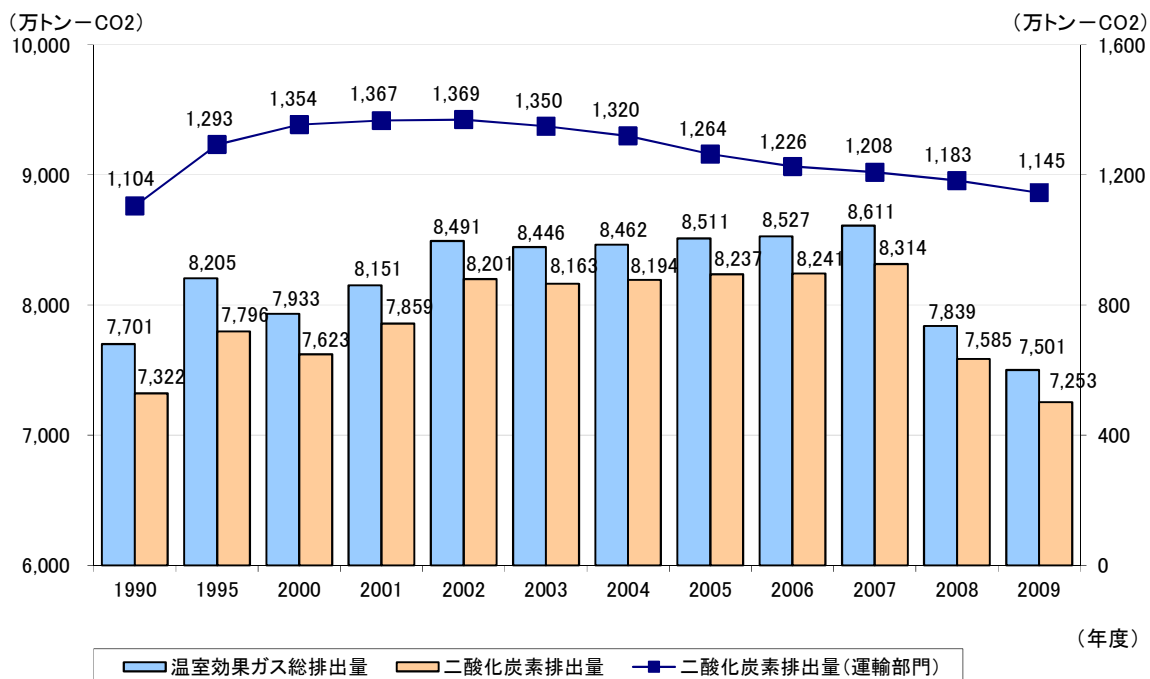


図2-2-6 愛知県内における温室効果ガス総排出量及び二酸化炭素排出量の推移

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）

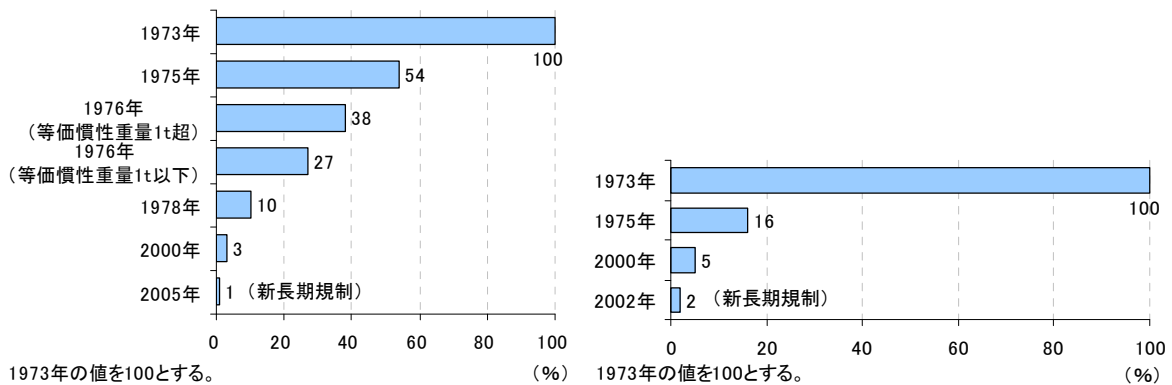


図2-3-1 ガソリン・LPG 乗用車規制強化の推移（左：窒素酸化物、右：炭化水素）

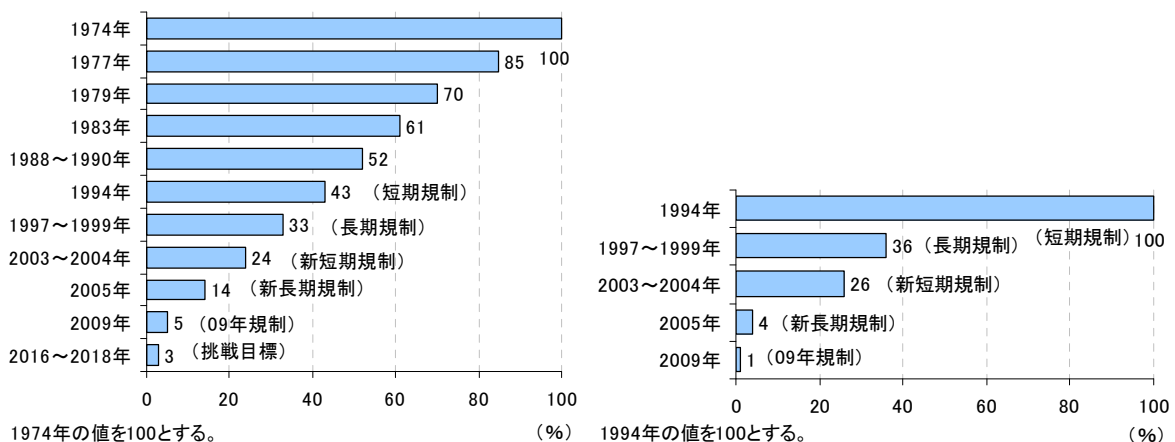


図2-3-2 ディーゼル重量車（車両総重量3.5t超）規制強化の推移（左：窒素酸化物、右：粒子状物質）

資料：環境省

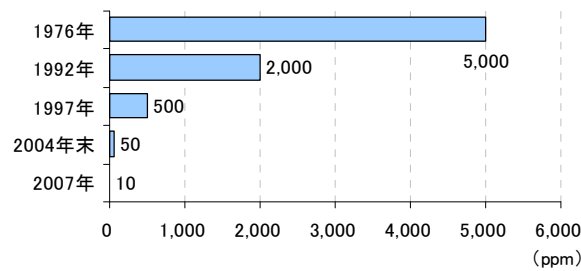


図 2-3-3 軽油中の硫黄分の規制強化の推移

資料：環境省

イ 自動車排出ガス対策

2001年6月に改正され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、国は、2007年5月に自動車NOx・PM法を改正し、局地汚染対策及び流入車対策（対策地域外から対策地域内へ流入する自動車対策）を講ずることとしました。

さらに、国は2011年3月、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に係る環境基準が継続的・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年度までに大気環境基準を確保することを新たな目標とするなど、基本方針を変更しました。

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

The infographic consists of ten numbered tips arranged in three rows. Each tip includes an icon and a brief description.

- 1. **やさしく発進** (Gentle start): ふんわりアクセル「eスタート」 (Gentle accelerator "e-start").
- 2. **車間距離** (Following distance): 加減速の少ない運転 (Driving with little acceleration/deceleration).
- 3. **アクセルOFF** (Accelerator off): 早めのアクセルオフ (Early accelerator off).
- 4. **適温** (Suitable temperature): エアコンの使用を控えめに (Use air conditioning sparingly).
- 5. **アイドリングSTOP** (Idle stop): アイドリングストップ (Idle stop).
- 6. **暖機不要** (No warm-up): 暖機運転は適切に (Warm-up driving is appropriate).
- 7. **交通情報CHECK** (Traffic information check): 道路交通情報の活用 (Use of road traffic information).
- 8. **空気圧CHECK** (Air pressure check): タイヤの空気圧をこまめにチェック (Check tire air pressure frequently).
- 9. **不要な荷物 NG** (No unnecessary luggage): 不要な荷物は積まずに走行 (Do not drive with unnecessary luggage).
- 10. **違法駐車禁止** (No illegal parking): 駐車場所に注意 (Pay attention to parking location).

チャレンジ 25 キャンペーン「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

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途に、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総合的に推進してきたところです。

こうした中、2011年3月に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。

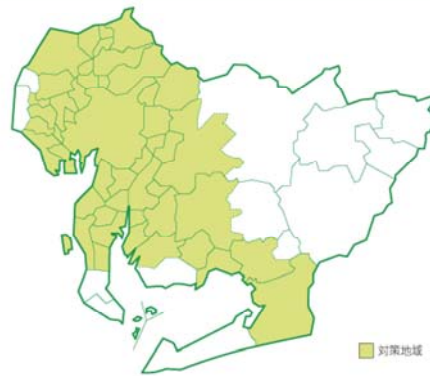
また、2010年8月に制定した「貨物自動車等の車種規制非適合車の使用抑制等に関する要綱」に基づき、対策地域内への自動車NOx・PM法に基づく車種規制非適合車の流入規制により、自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質及び二酸化炭素を低減し、幹線道路沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準達成維持、地球温暖化防止対策を推進しています。

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	■犬山市
■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	■飛島村	■阿久比町
■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 旧藤岡町、旧小原村、旧足助町、旧下山村、旧旭町及び旧稲武町を除く
- ※4 旧一色町、旧吉良町及び旧幡豆町を除く
- ※5 旧祖父江町を除く
- ※6 旧立田村及び旧八開村を除く



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を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践を推進するため、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－当面の取組－」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、環状道路やバイパスの整備、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）（表 2-3-1）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。（表 2-3-2）

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 デシ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：デシベル（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：デシベル（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) 愛知県の実施

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) 市町村の実施

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・嵩上げ、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、京都議定書が目指す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年頃に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。