

第3章 交通環境

第1節 自動車交通環境

1 環境の状況【地球温暖化対策室】

(1) 大気汚染

自動車から排出される窒素酸化物、炭化水素、一酸化炭素及び粒子状物質の大気汚染物質については、**大気汚染防止法**等に基づき順次排出規制が強化されてきました。

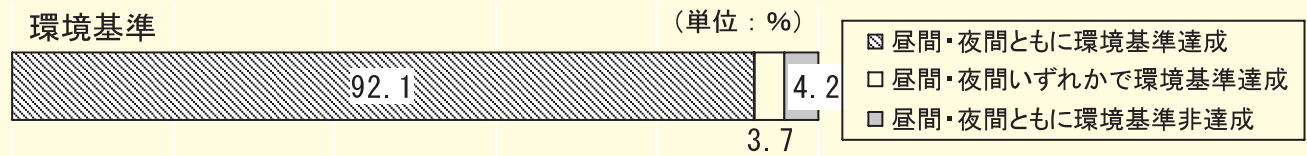
平成22年度の大気汚染調査結果によれば、二酸化窒素について、県内23か所の自動車排出ガス測定局のうち1局（岡崎市の大平）で環境基準を達成できませんでした。この測定局は幹線道路沿道に設置されている測定局であり、自動

車からの排出ガスの影響を強く受けているものと思われます。

(2) 騒音・振動

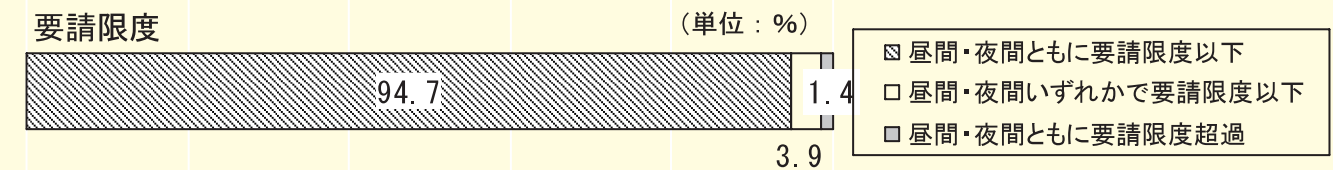
平成22年度の騒音に関する環境基準は750区間408,908戸中376,638戸が達成しており、達成状況は図3-1-1のとおりでした。要請限度は207地点中11地点で超過しており、超過状況は図3-1-2のとおりでした。また、振動については、平成22年度に測定した80地点のすべてで要請限度を下回りました。

図3-1-1 自動車騒音に関する環境基準の達成状況



(資料) 環境部作成

図3-1-2 自動車騒音に関する要請限度の超過状況



(資料) 環境部作成

【用語】

要請限度：騒音規制法第17条第1項に基づくもので、市町村長が、自動車騒音により道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときに、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。また、振動については、振動規制法第16条第1項に基づくもので、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときに、道路管理者や県公安委員会に対して措置をとるよう要請する際の基準。

2 これまでの取組の経緯【地球温暖化対策室】

本県は、交通の要衝であるとともに、人口が多く産業の集積地でもあることから、人や物の移動が極めて多い地域です。また、旅客輸送における自家用車の利用割合が東京都や大阪府と比べて高い状況にあります。

自動車は利便性に優れた交通手段ですが、一方では排出ガスなどによる大気汚染や騒音の原因となって道路近傍の生活環境に影響を与えることから、自動車環境対策を積極的に推進していくことが必要とされています。

そのため、県は、平成7年3月に策定した「愛知県における低公害車普及方針—あいちエコ・カー21—」により低公害車普及のための対策を進めるほか、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**を設置し、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等の対策を推進してきました。

更に、平成12年11月の名古屋南部公害訴訟の判決（名古屋地方裁判所）において、自動車排出ガスと健康被害との因果関係が認められるとともに国に一定濃度以上の浮遊粒子状物質の排出差し止めを命じたこと（裁判は平成13年8月に和解が成立）などから、自動車環境対策の重要性がますます高まってきました。

このような背景のもと、平成13年6月に、**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**（以下本節において「自動車NOx・PM法」という。）が制定され、同年12月に県内61市町村（平成13年11月1日現在の行政区画）が対策地域に指定されました。

こうしたことから、県は、平成14年10月に県の特徴を活かした先進的かつ効果的な施策を盛り込んだ「**あいち新世紀自動車環境戦略**」（以下本節において「戦略」という。）、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**」を策定し、自動車環境対策の推進に取り組んでいます。

3 県の施策

（1）あいち新世紀自動車環境戦略【地球温暖化対策室】

ア 戦略の推進

戦略は、人が安心して快適に生活できる自動車環境の実現を目指し、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の環境基準の達成に向け平成22年度までにエコカー（**図3-1-3**）300万台の普及を目標とする「エコカー導入作戦」やディーゼル車から排出される粒子状物質を半減させる「ディーゼル車クリーン作戦」などの7つの作戦を掲げており、県は、この戦略に基づき、各主体の参画、協働のもとに総合的な自動車環境対策を推進してきました（**図3-1-4**）。

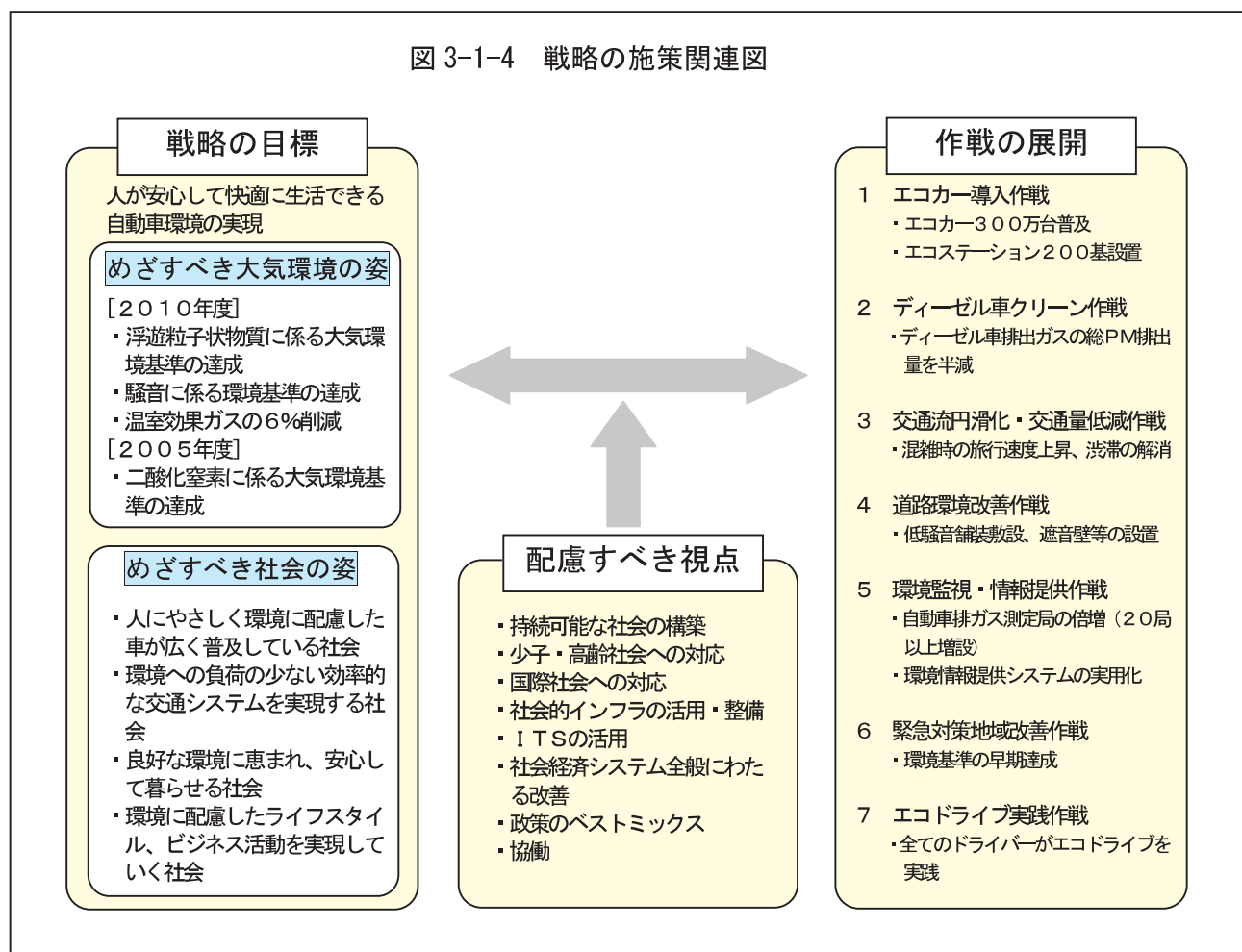
しかし、二酸化窒素の環境基準など未達成の目標があり、引き続き、自動車環境対策を行っていく必要があることから、現行の戦略の施策や結果の検証を行い、戦略を改定する予定です。

なお、改定までの間においても、引き続き、エコカーの普及拡大、グリーン配送の推進、エコドライブの普及促進をはじめ、EV・PHVタウンモデル事業など、幅広い取組を推進していきます。

図 3-1-3 戦略におけるエコカーの種類



図 3-1-4 戦略の施策関連図



(注) エコステーションとは、電気自動車、天然ガス自動車及びディーゼル代替LPG自動車への燃料供給を事業として行う施設です。

イ 戦略の目標の達成状況

戦略では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び騒音に係る環境基準の達成や温室効果ガスの削減についての目標を掲げ、主要施策について数

値目標を設定しています。これらの現在の達成状況は表 3-1-1 及び 3-1-2 のとおりであり、エコカーの普及については目標に向かって拡大を続けています。(図 3-1-5)

表 3-1-1 戦略の目標の達成状況

目 標	達 成 状 況
17 年度までに二酸化窒素の環境基準達成	17 年度の達成率 98% 22 年度の達成率 99%
22 年度までに浮遊粒子状物質の環境基準達成	22 年度の達成率 100%
22 年度までに騒音の環境基準達成	22 年度の達成率 92.1%
22 年度までに温室効果ガス 6%削減 (対 2 年度比)	20 年度で 1.8%の増加

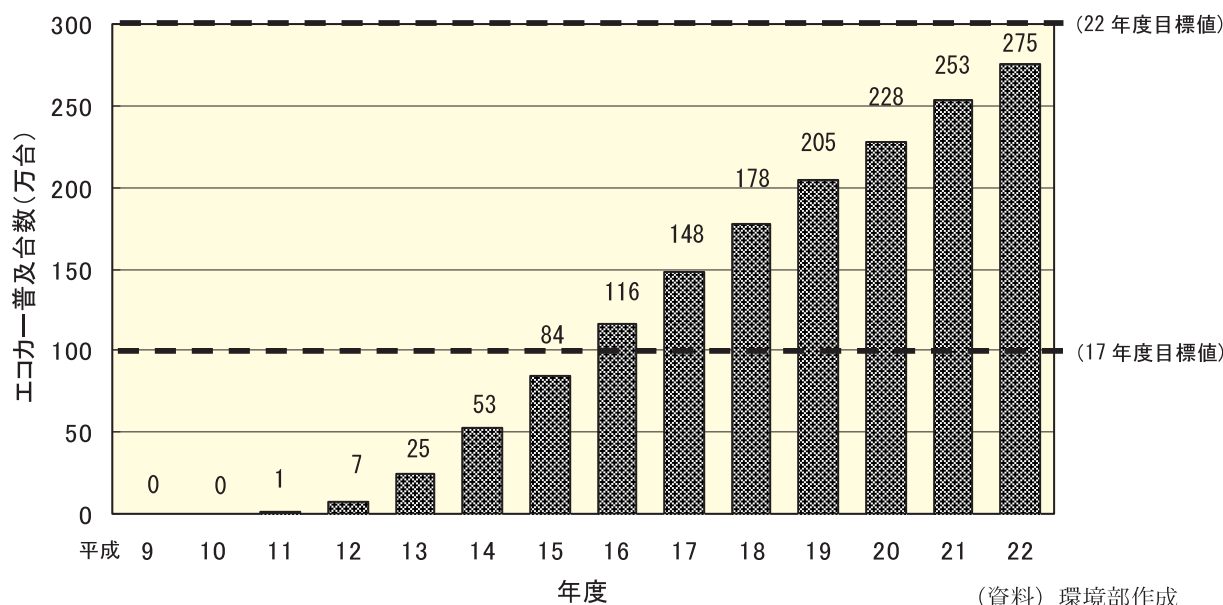
(資料) 環境部作成

表 3-1-2 戦略における各作戦の数値目標の達成状況

作戦名	目 標	達 成 状 況
エコカー導入作戦	・ 17 年度までにエコカー100 万台普及 ・ 22 年度までにエコカー300 万台普及	17 年度末、エコカー約 147 万台普及 22 年度末、エコカー約 275 万台普及
	・ 17 年度までにエコステーション 65 基設置 ・ 22 年度までにエコステーション 200 基設置	17 年度末、エコステーション 37 基設置 22 年度末、エコステーション 232 基設置
ディーゼル車クリーン作戦	・ 22 年度までの早い段階でディーゼル車から排出される粒子状物質の総排出量を半減 (対 12 年度比)	21 年度の粒子状物質削減率 73.5% (対 12 年度比)
環境監視・情報提供作戦	・ 17 年度までに自動車排出ガス測定局を倍増 (13 年度末 (23 局) から 20 局以上増設)	17 年度末、43 局 22 年度末、40 局
エコドライブ実践作戦	・ 17 年度までにドライバー300 万人に啓発活動を実施 ・ 22 年度までに全てのドライバーに啓発活動を実施し、ドライバー全員がエコドライブを実践	17 年度 2 月末、延べ約 457 万人に啓発活動を実施 22 年度末、延べ約 1,072 万人に啓発活動を実施

(資料) 環境部作成

図 3-1-5 県内におけるエコカー普及台数



(2) 自動車NOx・PM法【地球温暖化対策室】

ア 自動車NOx・PM法に基づく総量削減計画

県は、自動車NOx・PM法に基づき、平成15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」を策定しました。同計画では、対策地域内の全市町村を対象に平成22年度末までに窒素酸化物及び粒子状物質に関する環境基準を達成させることを目指し、当該年度及び中間目標年である平成17年度における両物質の目標となる総排出量（表3-1-3）を定めており、県は、目標達成のため国をはじめとする関係機関と連携して対策に取り組んでいます。

表 3-1-3

自動車排出窒素酸化物・粒子状物質の総排出量

(単位：t/年)

	目標量		達成状況	
	17年度	22年度	17年度	21年度
窒素酸化物	20,978	12,459	20,900	14,518
粒子状物質	2,046	725	2,030	880

(資料) 環境部作成

イ 車種規制

自動車NOx・PM法の対策地域に使用の本拠を置く貨物自動車、乗合自動車、ディーゼル乗用車及びこれらをベースに改造した特種自動車については、同法に基づく窒素酸化物排出基準及び粒子状物質排出基準（表3-1-4）が適用されます。

平成14年10月からは、対策地域に使用の本拠を置く自動車のうち排出基準を満たさない場合、新車は新規登録を受けることができず、使用過程車は車種ごとに定められた猶予期間（初度登録からの経過年数）経過後は更新登録ができないこととなっています。

表 3-1-4 自動車NOx・PM法による排出基準

車種区分		基準の内容
貨物自動車 乗合自動車 特種自動車 (貨物自動車・乗 合自動車 ベース)	車両総重量 1.7t以下	NOx : 0.48 g/km (昭和63年規制ガソリン車並) PM : 0.055 g/km (注)
	車両総重量 1.7t超2.5t以下	NOx : 0.63 g/km (平成6年規制ガソリン車並) PM : 0.06 g/km (注)
	車両総重量 2.5t超3.5t以下	NOx : 5.9 g/kWh (平成7年規制ガソリン車並) PM : 0.175 g/kWh (注)
	車両総重量 3.5t超	NOx : 5.9 g/kWh (平成10年、平成11年規制ディーゼル車並) PM : 0.49 g/kWh (平成10年、平成11年規制ディーゼル車並)
ディーゼル乗用車 特種自動車 (ディーゼル乗用車ベース)		NOx : 0.48 g/km (昭和53年規制ガソリン車並) PM : 0.055 g/km (注)

(注) このPMの値は、新短期規制(資料編「大気環境」図3参照)の1/2の値。

(資料) 環境部作成

ウ 事業者対策

自動車NOx・PM法では、対策地域内で30台以上の自動車を使用している者を特定事業者として位置づけ、低公害車の導入、適正運転の励行、走行量の削減等事業活動に伴う窒素酸化物等の排出抑制のための必要な措置に関する計画(自動車使用管理計画書)の作成及び知事等への提出を義務づけています。計画を提出した後も、その実施状況(自動車使用管理実績報告書)を毎年知事等へ報告しなければなりません。平成22年度は642事業者から知事への報告がありました。

(3) 大気汚染防止法による自動車単体規制【地球温暖化対策室】

自動車排出ガスの規制に関しては、自動車NOx・PM法に基づく基準のほかに大気汚染防止法に基づく全国一律の基準(許容限度)が定められています。この基準に基づき窒素酸化物の排出に関して、ガソリン・LPG車は昭和48年度から、ディーゼル車は昭和49年度から規制が開始され、その後逐次強化されています(資料編「大気環境」図1、図2、図3参照)。

(4) 県民の生活環境の保全等に関する条例に基づく低公害車導入義務【地球温暖化対策室】

県は、県民の生活環境の保全等に関する条例第80条に基づき、平成19年度から、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(特定自動車使用事業者)には一定割合(車両重量に応じて2~3割)以上の低公害車を導入するとともに、その状況について知事へ報告することを義務づけています。平成22年度は175事業者から報告がありました。

(5) 環境への負荷の少ない車の普及促進

ア 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の普及【地球温暖化対策室】

県は、次世代のエコカーと言われる電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド自動車(PHV)の早期の本格的な普及に向けて、経済産業省のモデル事業である「EV・PHVタウン」モデル事業を平成21年度から実施しています。

このモデル事業では、電力会社、自動車メーカー、市町村やその他協力企業等とともに、事業推進のための「あいちEV・PHV普及ネットワーク」を組織し、EV・PHVの率先導入、充電インフラの整備、普及啓発などの実証実験を行っています。その結果を踏まえて、普及のための指針となる「マスタープラン」を作成するとともにEV・PHVの普及促進を図っています。

【用語】

電気自動車（EV）：リチウムイオン電池を搭載し、電気モーターを動力として走行する自動車。家庭用電源でも充電でき、ガソリン車に比べCO₂排出量を約1/3に抑えることができる。

プラグインハイブリッド自動車（PHV）：ガソリンエンジンと電気モーターを搭載し、リチウムイオン電池と充電プラグを備える自動車。家庭用電源でも充電でき、従来のハイブリッド自動車と比較して長時間の電気モーター走行が可能であり、CO₂排出量をガソリン車の約4割に抑えることができる。

イ 環境への負荷の少ない車の導入支援【環境政策課、地球温暖化対策室】

県は、低公害車の普及を図るため、低公害車を購入しようとする事業者を対象に低公害車と通常車両との購入差額の補助を行っています。平成22年度の補助件数は141台でした。

また、ディーゼル車などを最新規制適合車へ買い換える中小企業者を対象に必要な資金の融資及び利子補給を行っています。平成22年度の融資件数は1台でした。

（6）「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」に基づく流入車対策【地球温暖化対策室】

県は、名古屋市及び岡崎市とともに、自動車NO_x・PM法の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促進するために「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」を平成22年8月に制定・施行しました。

この要綱では、運送事業者等が県内の対策地域でトラック・バス等を運行させる場合は、車種規制適合車を使用するとともに、荷主等が貨物等の運送を委託する場合には、運送事業者等に対して車種規制非適合車を使用しないよう要請することとなっています。また、一定規模以上の荷主等は、その要請状況を毎年度報告することとなっています。

（7）自動車騒音対策【大気環境課】

自動車騒音を低減するためには自動車本体から発生する騒音を低減することが効果的であることから、昭和46年以降逐次、騒音規制法に基づく規制（許容限度）が強化されています（資料編「騒音・振動・悪臭」図1、図2参照）。

また、県は、騒音の深刻な地域において、国

土交通省中部地方整備局などの関係機関とともに低騒音舗装の敷設等各種対策を総合的に推進しています。平成12年6月には、中部地方整備局が中心となり、岡崎及び安城地区において道路に面する地域の環境基準の達成を目指す「沿道環境改善プログラム」が策定されました。このプログラムに基づき、環境施設帯の設置、低騒音舗装の敷設等の道路構造対策やバイパスの整備等道路交通騒音対策が計画的かつ総合的に進められており、これまでに沿道環境整備を目的とした用地取得などが行われました。

なお、騒音規制法では、「市町村長は、自動車騒音が要請限度を超え道路周辺的生活環境が著しく損なわれると認めるときは道路交通法に基づく措置をとるよう県公安委員会に対し要請するものとされているほか、自動車騒音を減少するため道路管理者等に対し意見を述べることもできる」とされています。平成22年度には愛知県公安委員会に対する要請はありませんでした。

（8）環境にやさしい交通体系の構築

ア 「エコ モビリティ ライフ」の推進【交通対策課】

県は、クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイルを「エコモビリティ ライフ（エコモビ）」と名付け、環境にやさしく安全で健康的な生活や活力のある地域づくりの実現に向けて、平成20年度から、県民運動としてその推進を図っています。

行政、事業者、各種団体、NPOなど幅広い分野の関係主体で構成するあいちエコモビリティライフ推進協議会では、①「エコモビ」に関する普及啓発、②エコ通勤・エコ通学への転換促進、③パーク&ライドの普及拡大、④公共交通の利用に対する動機付けを当面の重点取組事