

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

令和6年3月

愛 知 県

【目次】

第1章	計画策定の趣旨及び対策地域の範囲	1
第1節	計画策定の趣旨	1
第2節	対策地域の範囲	1
第2章	計画の目標及び計画達成の期間	2
第3章	対策地域の現状	3
第1節	窒素酸化物及び粒子状物質排出の状況	3
第2節	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況	4
第4章	目標量	8
第5章	計画達成の方途	9
第1節	自動車単体対策の強化等	9
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	10
第3節	ゼロエミッション自動車の普及促進	10
第4節	エコドライブの普及促進	12
第5節	交通需要の調整・低減	13
第6節	交通流対策の推進	17
第7節	自動車交通集中地域等の対策の推進	19
第8節	普及啓発活動の推進	19
第6章	推進体制等	21
第1節	総量削減計画の進行管理	21
第2節	関係者間の連携	21
第3節	調査研究・監視	21
第4節	地球温暖化対策との連携等	21

第2章 計画の目標及び計画達成の期間

1 窒素酸化物

窒素酸化物対策地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される窒素酸化物の総量を削減させることにより、対策地域における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として、対策地域の自動車排出窒素酸化物の総量を削減させることを目標とします。

2 粒子状物質

粒子状物質対策地域における事業活動その他の人の活動に伴って発生し、大気中に排出される粒子状物質の総量を削減させることにより、対策地域における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して、対策地域の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ます。

※大気環境基準

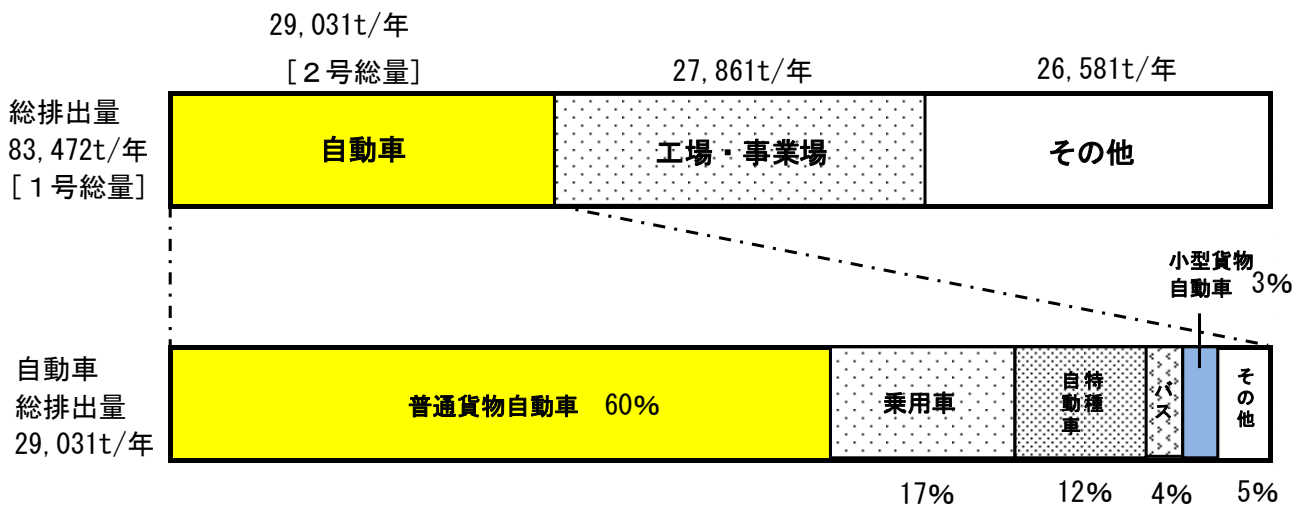
- ・二酸化窒素 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
- ・浮遊粒子状物質 1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。

第3章 対策地域の現状

第1節 窒素酸化物及び粒子状物質排出の状況

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%を、自動車の車種別排出状況を見ますと、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。(図3-1-1)

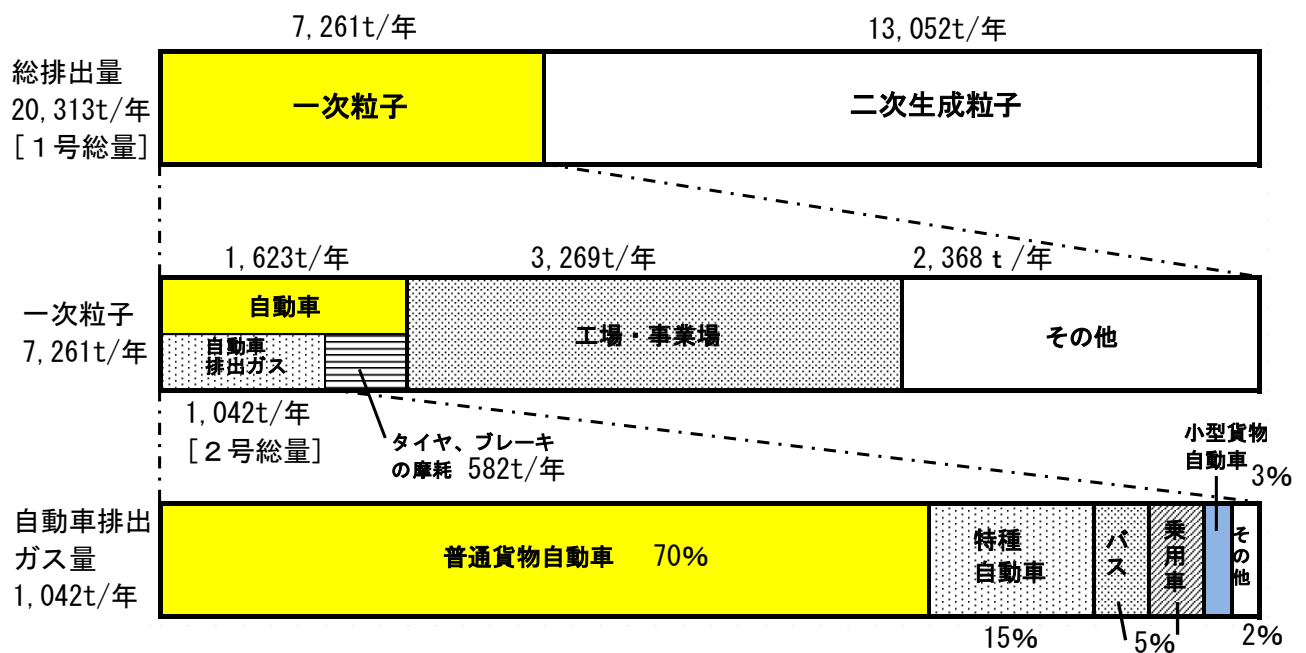
また、粒子状物質については、直接、自動車等の発生源から粒子状物質として排出される一次粒子と発生源から排出されたガス状物質が反応して二次的に粒子状物質が生成される二次生成粒子があります。一次粒子の内訳としては、自動車からの排出量(タイヤ及びブレーキの磨耗、自動車排出ガス)が約22%を占めています。自動車排出ガスのうち、普通貨物自動車の排出量が全体の約70%を占めています。(図3-1-2)



(注1) 1、2号総量は、自動車NO_x・PM法第7条第2項第1、2号にそれぞれ規定される量を表す。

(注2) 四捨五入の関係で内訳の計と合計が合わない場合がある。

図3-1-1 窒素酸化物排出量（2009年度）



(注1) 1、2号総量は、自動車NO_x・PM法第9条第2項第1、2号にそれぞれ規定される量を表す。

(注2) 四捨五入の関係で内訳の計と合計が合わない場合がある。

図3-1-2 粒子状物質排出量（2009年度）

第2節 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況

2009年度の一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定結果は以下のとおりです。また、2002年度から2022年度までの測定結果（表3-2-1、表3-2-2、図3-2-1（1）～（4））は、概ね減少傾向で推移している状況にあります。

1 一般環境大気測定局

対策地域内に設置された一般環境大気測定局における二酸化窒素濃度測定結果については、日平均値の年間98%値では0.032ppm、年平均値では0.015ppmであり、64測定局のすべてで環境基準が達成されている状況にあります。

また、浮遊粒子状物質濃度測定結果については、日平均値の年間2%除外値では、0.052mg/m³、年平均値では0.024mg/m³であり、63測定局のすべてで環境基準が達成されている状況にあります。

2 自動車排出ガス測定局

対策地域内に設置された自動車排出ガス測定局における二酸化窒素濃度測定結果については、日平均値の年間98%値では0.043ppm、年平均値では0.024ppmであり、28測定局中25

測定局で環境基準が達成されている状況にあります。

また、浮遊粒子状物質濃度測定結果については、日平均値の年間2%除外値では0.054mg/m³、年平均値では0.026mg/m³であり、28測定局のすべてで環境基準が達成されている状況にあります。

表3-2-1 二酸化窒素濃度の推移

(単位:ppm)

年度		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
一般環境 大気測定局	98%値	0.042	0.041	0.040	0.040	0.037	0.035	0.033	0.032	0.030	0.030
	年平均値	0.022	0.022	0.021	0.021	0.020	0.018	0.016	0.015	0.014	0.014
自動車排出 ガス測定局	98%値	0.054	0.052	0.050	0.050	0.049	0.047	0.044	0.043	0.041	0.039
	年平均値	0.033	0.032	0.030	0.030	0.030	0.027	0.025	0.024	0.023	0.022

年度		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
一般環境 大気測定局	98%値	0.029	0.029	0.027	0.026	0.026	0.026	0.025	0.025	0.022	0.020	0.021
	年平均値	0.013	0.013	0.012	0.012	0.011	0.012	0.011	0.010	0.009	0.009	0.009
自動車排出 ガス測定局	98%値	0.039	0.039	0.036	0.034	0.033	0.033	0.032	0.030	0.029	0.027	0.027
	年平均値	0.021	0.020	0.020	0.019	0.017	0.017	0.016	0.015	0.013	0.013	0.013

表3-2-2 浮遊粒子状物質濃度の推移

(単位:mg/m³)

年度		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
一般環境 大気測定局	2%除外値	0.083	0.077	0.068	0.076	0.072	0.072	0.058	0.052	0.054	0.051
	年平均値	0.036	0.036	0.032	0.034	0.032	0.029	0.026	0.024	0.022	0.022
自動車排出 ガス測定局	2%除外値	0.089	0.081	0.075	0.078	0.075	0.077	0.061	0.054	0.060	0.052
	年平均値	0.042	0.040	0.037	0.038	0.036	0.033	0.029	0.026	0.024	0.023

年度		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
一般環境 大気測定局	2%除外値	0.052	0.056	0.053	0.048	0.039	0.038	0.045	0.041	0.035	0.027	0.028
	年平均値	0.021	0.022	0.022	0.021	0.018	0.017	0.017	0.015	0.014	0.013	0.013
自動車排出 ガス測定局	2%除外値	0.053	0.055	0.052	0.046	0.039	0.038	0.044	0.041	0.036	0.027	0.028
	年平均値	0.022	0.023	0.022	0.021	0.018	0.017	0.018	0.015	0.014	0.013	0.013

二酸化窒素

濃度(ppm)

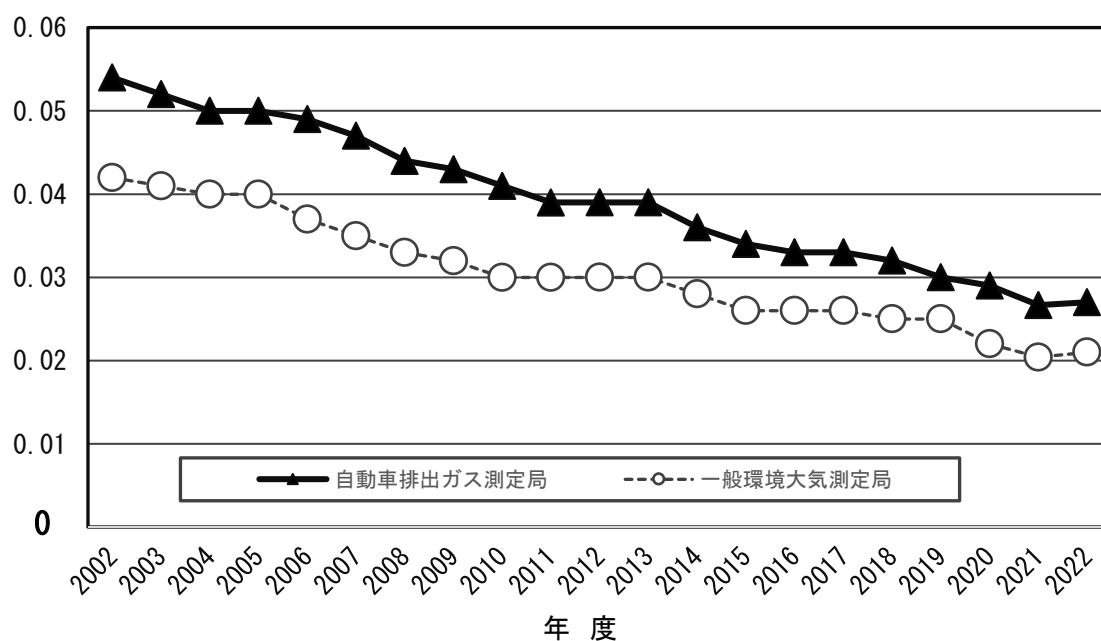


図 3 - 2 - 1 (1) 二酸化窒素濃度の推移 (9 8 % 値)

二酸化窒素

濃度(ppm)

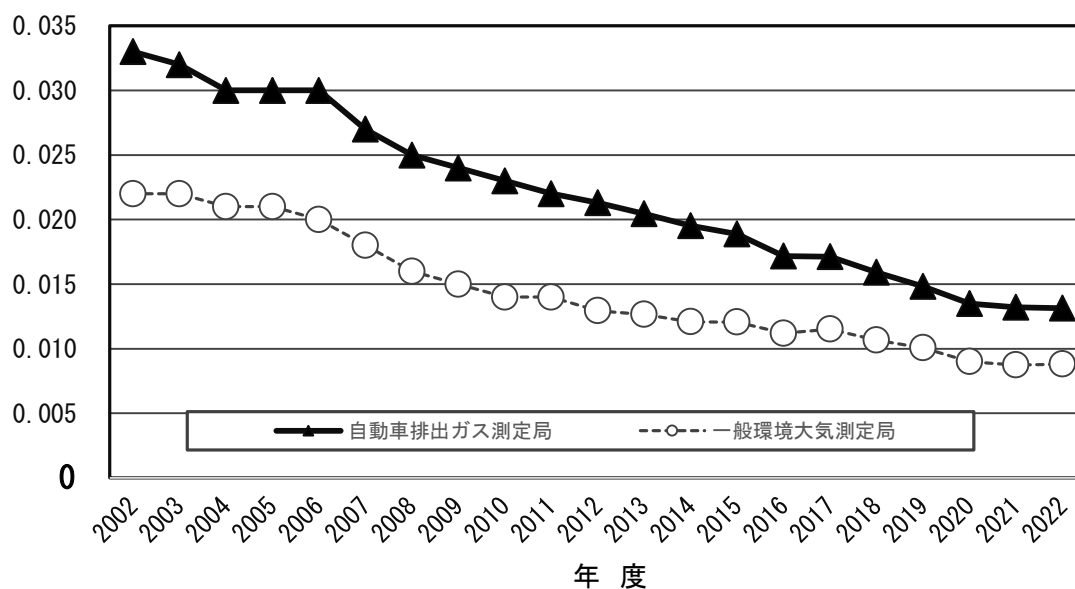


図 3 - 2 - 1 (2) 二酸化窒素濃度の推移 (年平均値)

浮遊粒子状
物質濃度(mg/m³)

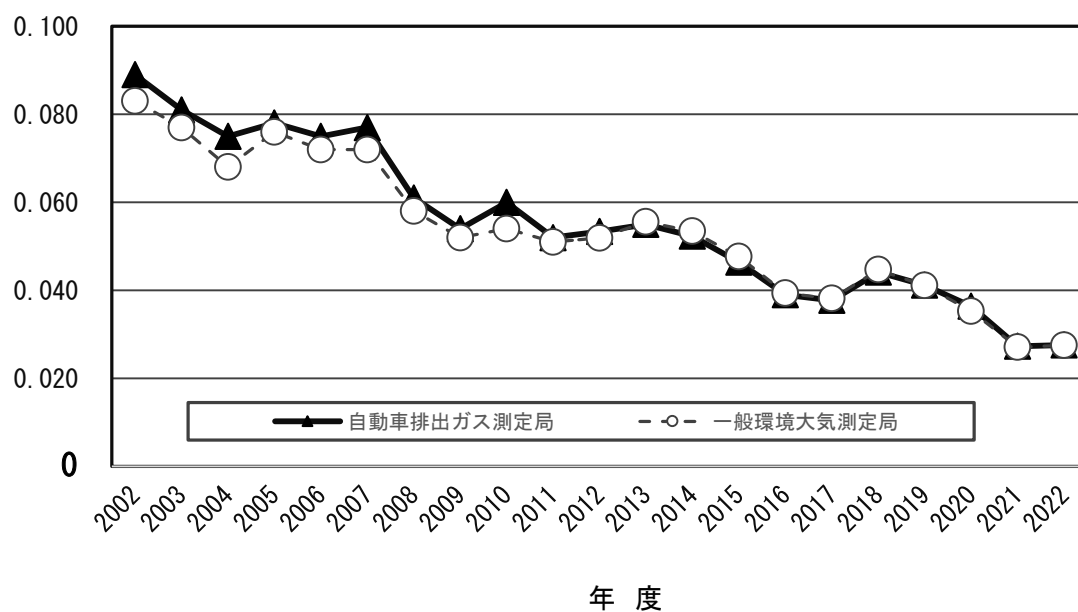


図 3 - 2 - 1 (3) 浮遊粒子状物質濃度の推移 (2 % 除外値)

浮遊粒子状
物質濃度(mg/m³)

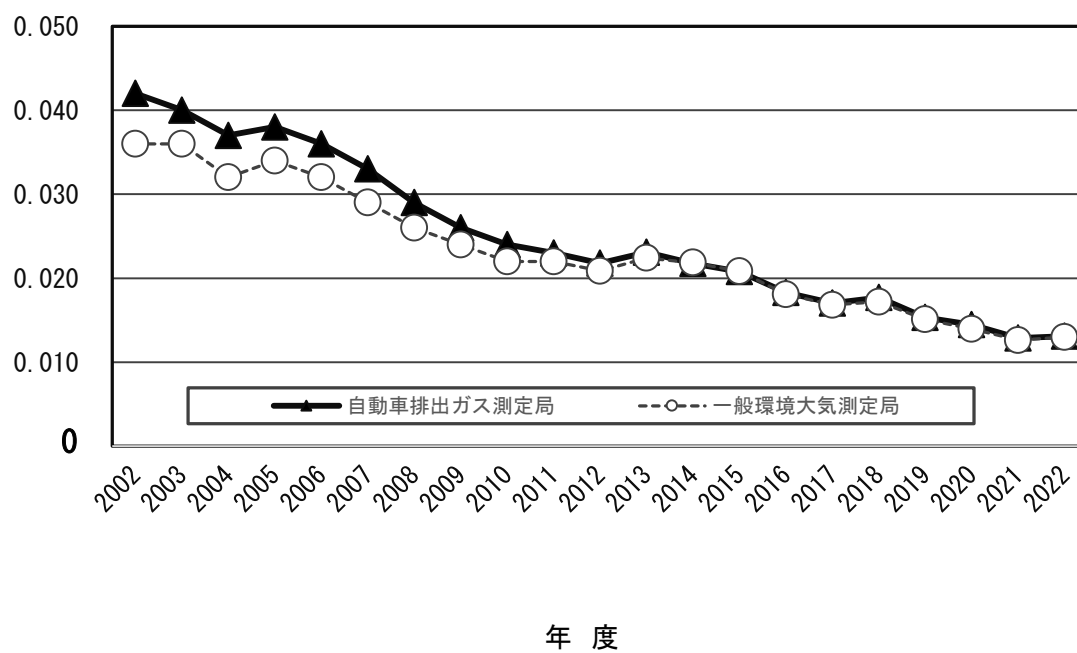


図 3 - 2 - 1 (4) 浮遊粒子状物質濃度の推移 (年平均値)

第4章 目標量

2022年4月に中央環境審議会が環境大臣に対し答申した「今後の自動車排出ガス総合対策の在り方について」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。」と整理されました。これを受けて国が総量削減基本方針を変更したことを踏まえ、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。

第5章 計画達成の方途

県民、事業者、NPO及び行政（国、県、市町村、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社及び愛知県道路公社）の連携・協働のもとに、以下の施策を実施することにより計画の達成を図ります。なお、自動車以外の発生源についても、関係機関と連携をとり、窒素酸化物及び粒子状物質の排出低減対策を推進していきます。

（注）以下に示す各施策にあつては、計画達成の方途の実施主体を「県民」、「事業者」、「NPO」、「行政」として示す。

第1節 自動車単体対策の強化等

1 ディーゼル車対策の促進

古い規制の使用過程ディーゼル車の規制の実施、強化に加え、従来車の電動車等への転換を促進し、その普及を図ります。

（1）最新規制適合車の普及

軽油及び軽油代替燃料（バイオディーゼル等）を受け入れることができるクリーンディーゼル自動車（CDV）の普及や、古い規制の使用過程ディーゼル車の電動車等への代替促進を図ります。

また、行政機関における率先導入やキャンペーン、イベントの開催等により、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普及加速を図ります。

<事業者、行政>

（2）低公害建設機械の使用促進

建設工事においては、国土交通省が指定する排出ガス対策型建設機械の使用を促進します。

<事業者、行政>

2 啓発活動の実施

従来車の使用による環境悪化を防止するためには、使用者の環境意識の変革が重要となります。そこで引き続き、ディーゼル黒煙のクリーンキャンペーンの実施や、車両点検整備の励行などを行います。

（1）ディーゼル黒煙街頭検査・クリーンキャンペーンの実施

ディーゼル自動車からの黒煙の低減を図るため、ディーゼル黒煙の街頭検査やディーゼル黒煙クリーンキャンペーン等の啓発活動を継続実施します。

<行政>

（２）車両点検整備の励行

整備不良のディーゼル自動車は、排出ガス性能が維持されないため窒素酸化物や粒子状物質の排出量が多くなります。そのため、自動車整備業者等関係機関が協力し、自動車使用者に対して車両点検整備の励行について啓発活動を推進します。

＜ＮＰＯ、行政＞

（３）不正混和軽油等の使用防止

軽油引取税の脱税取締体制の強化により、粒子状物質の排出の多い重油の不正混和軽油等の使用防止を促進します。

＜行政＞

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

◆ 規制の実施、強化等

従来車の使用による環境悪化を防止するため、自動車排出ガス規制の強化や最新規制適合車への転換支援等を実施します。

（１）自動車NO_x・PM法に基づく施策の実施

自動車NO_x・PM法に基づく車種規制の推進により、窒素酸化物及び粒子状物質排出量のより少ない自動車への転換を促進します。

また、一定台数以上の自動車を使用する事業者に対して、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。

＜事業者、行政＞

（２）排出ガス規制の強化等

愛知県は通過・流入交通が多いため、大気汚染物質排出量の削減に向けては広域的な取組も必要になります。そのため、排出ガス規制の強化や大気汚染物質排出量削減に向けた取組について、国や関係業界、団体等と連携して推進します。

＜事業者、ＮＰＯ、行政＞

（３）車種規制非適合車の使用抑制の推進

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NO_x・PM法の対策地域外からの流入車も含め、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推進します。

＜事業者、行政＞

第３節 ゼロエミッション自動車の普及促進

1 ゼロエミッション自動車の導入促進

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））。

（１）導入に対する助成・優遇措置

電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）への補助金など導入時の初期コストに対する助成制度や自動車税種別割の課税免除措置などの税制上の優遇措置・経済的負担を軽減する措置を講じます。

<行政>

（２）導入制度の推進

自動車を多く利用している事業者に対し、一定割合以上の電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）をはじめとした環境への負荷の少ない自動車を導入する制度を推進します。

<行政>

（３）公用車への率先導入

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。

<行政>

（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）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）をはじめとした環境への負荷の少ない自動車を使用するよう働きかけるなど、グリーン配送を促進します。

<県民、事業者>

（５）利用者に対する優遇措置

普及を促進するため、有料駐車場における利用料金割引制度の導入や専用駐車スペースの設置等、利用（利用者）に対する優遇措置を働きかけます。

<事業者、行政>

（６）バス、タクシー等における普及促進

多くの県民が利用する機会があるバス、タクシー、カーシェアリング・レンタカー事業者に対し、補助制度の周知などにより、用途に適した自動車の導入を働きかけます。

<事業者、NPO、行政>

2 燃料供給施設等のインフラ整備促進

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。

(1) 充電インフラ設備の整備促進

電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）の普及を促進するため、公共用充電インフラについて、利用が集中し、充電渋滞の発生が懸念されるエリアへの充電器の追加設置、高出力化・複数口化を図るとともに、老朽化した充電インフラの適切な更新を促進するため、国の補助制度や先行事例の周知等を行います。

また、自宅や職場での基礎充電を主体とする使い方を推奨していくため、国の補助制度や優良事例の周知等により、集合住宅や勤務先への充電設備の整備を促進します。

<事業者、行政>

(2) 水素供給施設の整備促進

水素ステーションの整備や運営に係る費用の一部を補助します。

<事業者、行政>

3 電動車等の研究・開発

電動車等の普及にあたっては、利用の頻度や用途等に応じて車種を選択できるよう、燃料・車種の多様化も重要となります。そこで、従来車については、更なる燃費や環境性能の向上を目指し、電動車等については、更なる研究開発を進めていきます。

(1) 電動車等の研究・開発の促進

電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）をはじめとする電動車等の多様な研究・開発を促進します。

また、自動車のライフサイクル全体でエネルギー使用を抑制し、材質についてもリサイクル率を高めるなど、省資源に配慮した自動車の研究・開発を促進します。

<事業者、行政>

第4節 エコドライブの普及促進

1 エコドライブの実践

エコドライブの実践について啓発を行うとともに、エコドライブに関するイベントや環境教育の推進により普及拡大を図ります。

(1) 自動車運転免許の取得、更新時におけるエコドライブ教育の実施

自動車運転免許の取得、更新時に、エコドライブ教育を実施するなどエコドライブに関する情報の提供を推進します。その他、新車購入時や自動車検査時等の機会において、正しいマナーの取得やエコドライブの実践に係る教育、啓発活動を推進します。

<事業者、行政>

(2) アイドリング・ストップの徹底

アイドリング・ストップの実施を徹底することにより、エコドライブの確実な実行を推進します。

<県民、事業者、NPO、行政>

(3) 事業所におけるエコドライブ推進リーダーの設置

事業所に対しエコドライブ推進リーダーの専任を働きかけるとともに、エコドライブ体験等の講習会を実施することなどにより、社内教育を実施し、エコドライブの普及を促進します。

<事業者、行政>

(4) シンポジウムやコンテスト等イベントの開催

エコドライブの普及のため、自治体及び関係機関と連携し、シンポジウムやコンテスト、コンクール等のイベント開催や自動車の運転者への教育等の普及啓発活動を実施します。

<行政>

(5) 環境教育の推進

地球温暖化や大気汚染の現状やメカニズム、その改善方策としてのゼロエミッション自動車の普及や環境配慮型自動車利用の推進に関する環境教育を推進します。

<NPO、行政>

2 エコドライブシステムの普及

環境に配慮した自動車利用の拡大を図るため、エコドライブ支援装置及び評価システムの開発普及等、エコドライブシステムの導入を促進します。

(1) エコドライブ支援システムの普及

エコドライブの普及促進を図るため、エコドライブインジケーター等の支援システムの普及を促進します。

また、アイドリング・ストップ装置付き自動車や燃費情報を車内で確認できる自動車の普及を図り、エコドライブの実践を促進します。

<事業者、NPO>

(2) エコドライブ評価システムの普及

エコドライブの普及促進を図るため、ドライバーのエコドライブ度を定量的に評価するエコドライブ評価システムの普及を促進します。

<事業者、NPO>

第5節 交通需要の調整・低減

1 物流の改善

自動車環境の改善に関して、物流の改善が果たす役割は非常に大きく、グリーン物流の促進や、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。

(1) トラックの自営転換の促進

自家用貨物自動車から輸送効率の良い事業用貨物自動車への輸送手段の転換（自営転換）を促進します。

＜事業者、NPO＞

(2) モーダルシフトの促進

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送や内航海運の活用（モーダルシフト）を促進します。

＜事業者、NPO＞

(3) 積載率の向上等の徹底

積載率の向上、輸送ルートの見直し、輸配送回数の見直しの徹底により、物流の効率化を促進します。

＜事業者、NPO、行政＞

(4) 共同輸配送の促進

共同配送センター等を利用した複数事業者間の往路、復路の積載調整などによる共同輸配送を促進します。また、物流効率化に関するセミナー等の開催を促進します。

＜事業者、NPO、行政＞

(5) 物流拠点等の整備促進

流通機能向上のため、物流拠点や荷捌き所等の整備を促進します。その際、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による複合化・高度化を推進するとともに、共同輸配送、新輸送商品の開発に対応するため、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ進めることとします。

＜事業者、NPO＞

(6) サードパーティーロジスティクスの活用

事業者に代わって、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サードパーティーロジスティクスの活用により、貨物の輸送効率の向上を図ります。

＜事業者、NPO＞

2 公共交通機関の整備及び維持・充実、利用促進

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。

(1) 公共交通機関の整備及び維持・充実、利用促進

鉄道やバスの公共交通機関の整備及び維持・充実や公共車両優先システム（PTPS）、バスロケーションシステム、デマンドバスの導入等により公共交通機関の利用促進を図ります。

＜事業者、NPO、行政＞

(2) 乗合バス事業者等への補助

地域住民の生活上必要なバス路線の維持・確保を図るため、乗合バス事業者などへの補助を実施します。

＜行政＞

(3) 交通結節点の改善

公共交通機関の利便性の向上を図るため、駅前広場、自由通路等を整備することにより、公共交通機関の乗り換え・乗り継ぎ場所である交通結節点の改善を図ります。

また、接続ダイヤの改善、利用者に分かりやすい乗り換え・乗り継ぎの情報提供など、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めます。

＜事業者、行政＞

(4) パーク・アンド・ライド駐車場の整備

鉄道駅等周辺でパーク・アンド・ライド駐車場を整備することにより、公共交通機関の利用を促進します。

併せて、パーク・アンド・ライド駐車場の利便性の向上を図るため、駐車場情報（位置、空車・満車情報等）システムの構築及び道路・公共交通機関情報と駐車場情報を総合的に提供する総合情報システムや駐車場予約システム等の導入を促進します。

＜事業者、行政＞

(5) バリアフリー化の促進

高齢者や身体障害者をはじめ、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、車両のバリアフリー化を促進します。

＜事業者、行政＞

(6) 利用者のニーズにあった運賃制度の導入等

公共交通機関の利便性の向上を図るため、複数の公共交通機関の乗り継ぎ運賃制度等の利用者ニーズにあった運賃制度の導入を促進します。

また、利用実態調査の実施や共通乗車券や IC カード乗車券の相互利用等を促進します。

＜事業者、NPO、行政＞

3 自動車利用方法の改善、多様化

自動車利用の抑制・平準化、自動車利用方法の見直し・改善を図ります。

（１）ゼロエミッション自動車によるカーシェアリングの推進

自動車の利用効率の向上及びゼロエミッション自動車に触れる機会の拡大を目的として、ゼロエミッション自動車を利用したカーシェアリングを推進します。

＜県民、事業者、行政＞

（２）用途に合ったゼロエミッション自動車の利用促進

移動距離や移動環境、速度等の利用者の用途に合わせ、自動車特性（航続距離、LCCO₂排出量、速度等）毎に棲み分けされた適切なゼロエミッション自動車の利用を促進します。

＜県民、事業者、NPO＞

（３）自動車利用の抑制・平準化

マイカーの利用自粛、相乗りの励行、ノーカーデー設定による自動車利用抑制、職場でのフレックスタイム制度導入の本格実施等、交通量の抑制・平準化を図るための取組を促進します。

＜県民、事業者、NPO、行政＞

（４）エコ通勤・エコ通学の促進

通勤・通学手段を公共交通機関や自転車、徒歩などへ転換するエコ通勤・エコ通学の普及促進を図ります。

＜県民、事業者、NPO、行政＞

（５）ゼロエミッション自動車の活用

災害時を想定し、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）の車載蓄電池を避難所等の非常用電源として活用します。

＜行政＞

（６）マルチモーダルの推進

交通結節点の整備や ITS（高度道路交通システム）の活用により、自動車からその他交通機関に乗り換えして移動するマルチモーダルを推進します。

＜県民、事業者、行政＞

（７）「エコ モビリティ ライフ」の推進

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を実現するため、クルマ（自

家用車)と公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けるライフスタイル「エコ モビリティ ライフ (エコモビ)」を県民運動として一層推進します。

＜県民、事業者、NPO、行政＞

4 自転車等の利用促進

都心部や近距離を移動するにあたって、自転車等のパーソナルモビリティの利用が拡大しつつあり、自転車通行帯の整備やレンタサイクルシステム、共同利用を促進します。

(1) 自転車通行帯、自転車駐輪場の整備等

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。

また、市町村が実施する自転車駐輪場整備などに対する補助を実施します。

＜行政＞

(2) 自転車利用の促進

自転車通勤を優遇する通勤手当制度の導入促進等、自転車利用の普及を図る施策を促進します。

＜事業者、行政＞

(3) 自転車共同利用の促進

自動車から公共交通機関への利用の転換を促すため、自転車の共同利用（レンタサイクル、コミュニティサイクル）を促進します。

＜県民、事業者、NPO、行政＞

(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＞

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、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。

＜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＞

2 ITS を活用した環境負荷の少ない交通システムの促進

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) 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＞

(2) 新交通管理システムの整備

新交通管理システム（UTMS）を整備し、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＞

(3) 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＞

(4) 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＞

（５）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＞

（６）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、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。

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

◆ ゼロエミッション自動車の普及・啓発

ゼロエミッション自動車の普及拡大を図るため、県民や事業者に対して、車両や燃料供給設備の整備状況等の情報提供により、普及・啓発を図ります。

（１）普及に向けた広報等の実施

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

県民や事業者のゼロエミッション自動車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＞

（３）導入に関する自主的取組の促進

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）燃料電池自動車等の普及

燃料電池自動車（FCV）等（燃料電池バス、燃料電池トラック、燃料電池フォークリフト等）の普及に向け、自動車製造業者、インフラ事業者、行政等の協働により、燃料電池自動車等の導入や水素ステーションの整備促進に向けた取組を推進します。

また、展示会やセミナーの開催を通じ、燃料電池自動車等の普及啓発を図ります。

＜事業者、行政＞

第6章 推進体制等

第5章で示した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。

第1節 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。

第2節 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、計画の推進に努めます。

第3節 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。

第4節 地球温暖化対策との連携等

ゼロエミッション自動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。

2015年9月、国連サミットにおいて「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、その中に17のゴール・169のターゲットから構成されるSDGs（Sustainable Development Goals）

が掲げられました。

窒素酸化物や粒子状物質の排出を削減することは、住民の健康につながる、住みやすいまちになるなど、SDGs の達成に資することから、計画の推進に当たっては、SDGs の理念を意識しながら、施策を進めていくことが求められています。