

①現在の大気汚染状況及びその評価

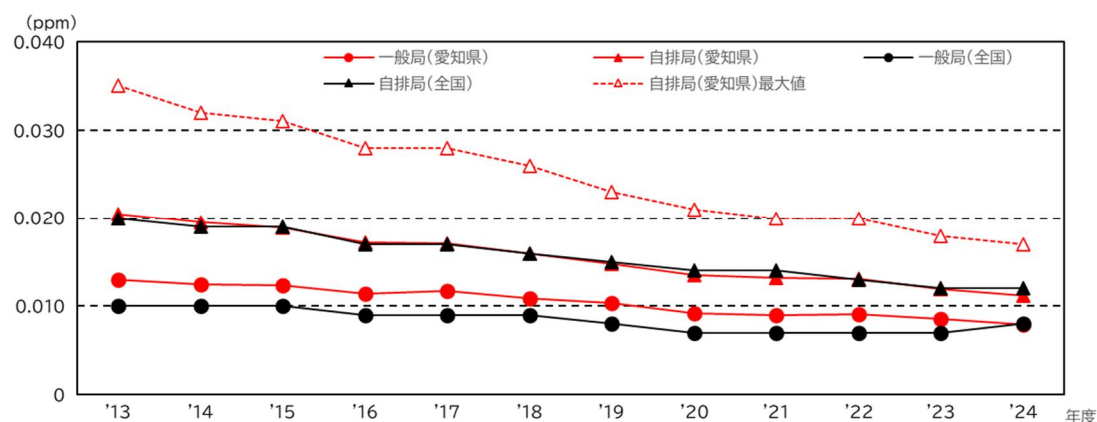
(1) 窒素酸化物 (NO_x) の状況

- 二酸化窒素 (NO₂) について、2014 年度以降、一般環境大気測定局（一般局）及び自動車排出ガス測定局（自排局）の全てにおいて環境基準を達成。

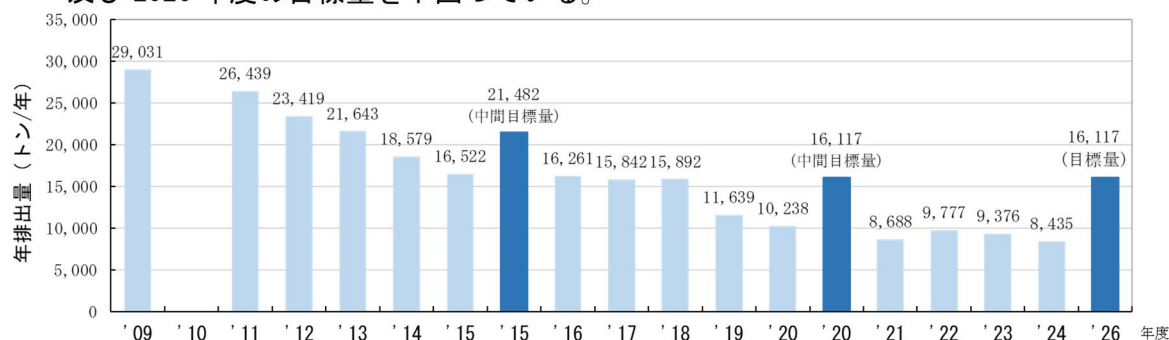
図1 愛知県対策地域内の環境基準達成率の推移 (NO₂)

- NO₂ 濃度（年平均値）は中長期的には減少傾向にあるが、近年は低濃度で横ばいの状況にある。愛知県の対策地域内と全国との差がなくなってきており、**愛知県の対策地域内における自排局の状況は、全国と同水準となっている**。直近5年で最大値を観測したのは交通量の多い主要幹線道路*沿いで、対策地域内自排局平均値の約1.5倍の濃度が観測されている。

※ 昼間の大型車混入率が3割超（R5 交通センサス）の国道

図2 愛知県対策地域内及び全国のNO₂濃度（年平均値）の推移

- 対策地域内における自動車排出 NO_x 総量は減少しており、2017 年度以降、2020 年度及び2026 年度の目標量を下回っている。

図3 愛知県対策地域内における自動車排出NO_x総量の推移

(2) 粒子状物質 (PM) の状況

- 浮遊粒子状物質 (SPM) について、環境基準を超える日が 2 日以上連続による評価を除く場合、2009 年度以降、一般局、自排局の全てにおいて環境基準を達成。

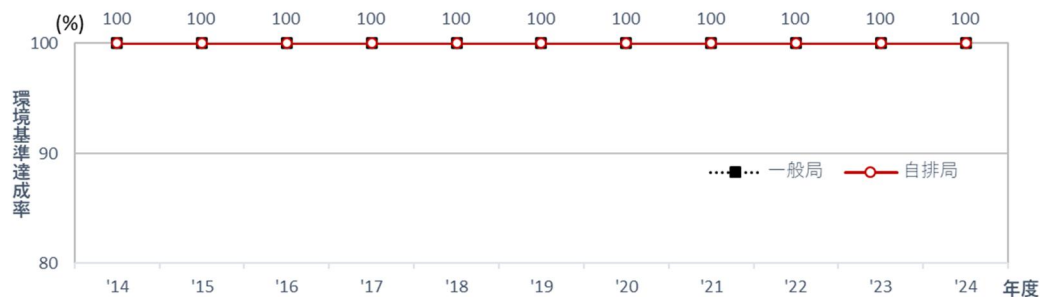


図 4 愛知県対策地域内の環境基準達成率の推移 (SPM)

- SPM 濃度 (年平均値) は減少傾向。愛知県の対策地域内と全国との差がなくなっており、愛知県の対策地域内における自排局の状況は、全国と同水準となっている。また、一般局と自排局の差もなくなっている。

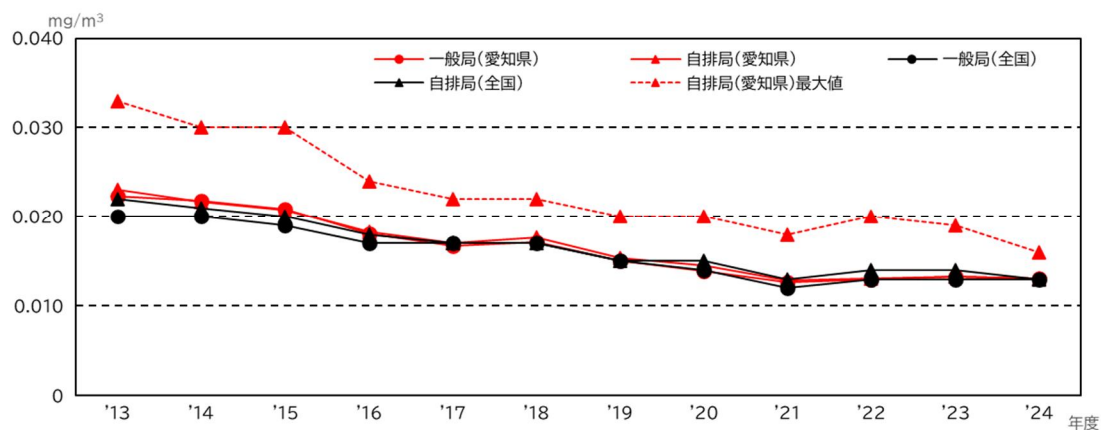


図 5 愛知県対策地域内及び全国の SPM 濃度 (年平均値) の推移

- 対策地域内における自動車排出 PM 総量は減少しており、2019 年度以降、2020 年度及び 2026 年度の目標量を下回っている。

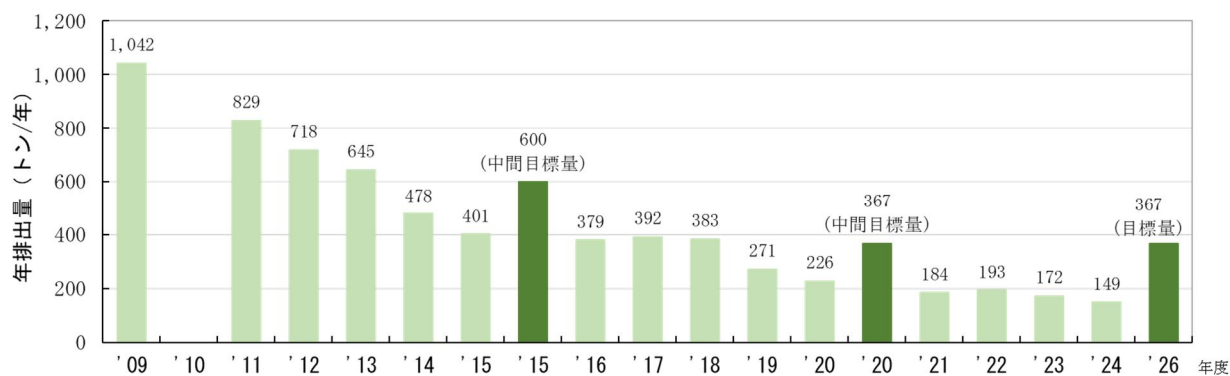


図 6 愛知県の対策地域内における自動車排出 PM 総量の推移

(3) 環境基準非達成の局所の状況

- 2007 年度以降に対策地域内において環境基準非達成となった局（ただし、SPM で黄砂の影響と考えられる基準超過を除く）は、交通量の多い幹線道路沿いの自排局である。いずれの局においても NO_2 、SPM の濃度は順調に減少している。

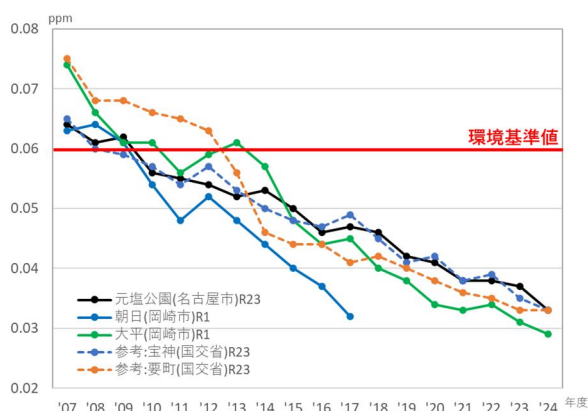


図 7 NO_2 環境基準非達成局の日平均値の 98%値

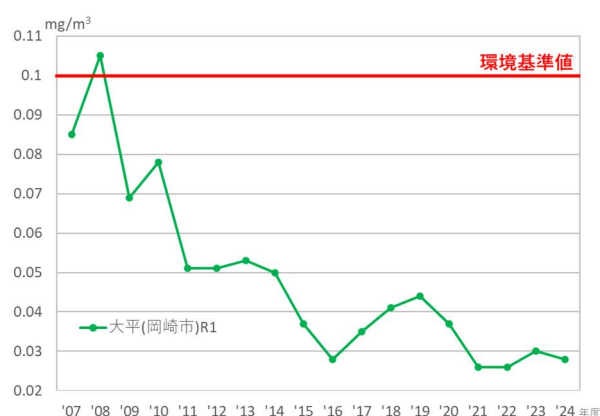


図 8 SPM 環境基準非達成局の日平均値の 2%除外値

②環境基準達成に向けて実施した／実施している取組及びその評価

愛知県が環境基準達成に向けて実施している取組

愛知県では「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」のほか、「あいち地球温暖化防止戦略 2030（改訂版）」等各種施策の実施により、自動車からの排出量は着実に削減されており、環境基準の達成・維持に寄与してきた。

今後も、ゼロエミッション車の普及や交通流対策等、既存の施策を着実に実施することで、大気環境の維持・改善を図ることが可能である。

これらの取組のうち、代表的なものは以下のとおり。

愛知県総量削減計画 達成の方途

- 自動車単体対策の強化等（ディーゼル車対策の促進、啓発活動の実施）
- 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
（自動車 NO_x ・PM 法に基づく施策の実施、車種規制非適合車の使用抑制の推進等）
- ゼロエミッション自動車の普及促進
（ゼロエミッション自動車の導入促進（助成、優遇措置）、燃料供給施設等のインフラ整備促進、電動車等の研究・開発）
- エコドライブの普及促進（エコドライブの実践、エコドライブシステムの普及）
- 交通需要の調整・低減（物流の改善、公共交通機関の整備及び維持・充実、利用促進など）
- 交通流対策の推進
（通過・流入交通の分散・回避、ITS を活用した環境負荷の少ない交通システムの促進）
- 自動車交通集中地域等の対策の推進（名古屋南部地域における自動車環境対策の推進など）
- 普及啓発活動の推進

(1) 車種規制非適合車の使用抑制の推進

愛知県では、「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」により、対策地域内での車種規制非適合車の不使用等を義務付けている。

愛知県の対策地域内の荷主等・旅行業者は、同要綱に基づき取引先等に対し非適合車の不使用についての要請・確認を続けてきた。その結果、一定規模以上の荷主等・旅行業者から報告された「非適合車が確認された事業所」及び「確認された非適合車」は、その数及び割合ともに着実に減少してきており、対策地域内における非適合車の走行割合は、県内全域の主要幹線道路における非適合車の走行割合と比べても低い水準を維持している。

なお、2024 年度末の保有台数状況から、車検不可の車両を除き、対策地域内に使用の本拠を置く車種規制非適合車は確認されていない※。

※ 出典：環境省「令和 6 年度自動車 NOx・PM 総量削減対策環境改善効果等調査検討業務報告書」

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（2010（平成 22）年 8 月施行）

目的：大気環境基準の達成維持及び地球温暖化防止のため、自動車の運行に伴い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する

主な内容：

- 対策地域内を運行する車両（対策地域外からの流入車を含む）の取組
 - ・車種規制非適合車の不使用、エコドライブの実施等
- 荷主等・旅行業者の取組
 - ・運送事業者等に対し、貨物の運送等の発注時に車種規制非適合車の不使用を要請するとともに、非適合車が使用されていないことを確認
 - ・一定規模以上の荷主等・旅行業者は、前年度の要請状況等を報告

表 排出基準非適合車走行割合の推移

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
県内の主要幹線道路における貨物自動車等*のうち非適合車の走行割合(%) (環境省「自動車交通環境影響総合調査」から算出) ※普通貨物車、小型貨物車、貨客車、バス、及び特殊車	6.07	5.07	3.94	3.51	2.74	2.26	2.17	1.62	1.23	0.96	0.86	0.76	0.63
対策地域内における非適合車の走行割合(%)	0.64	0.99	0.69	0.74	0.56	0.42	0.38	0.22	0.14	0.08	0.10	0.09	0.07

(2) 低公害車の普及促進のための助成・優遇措置

愛知県では、EV・PHV・FCV 等の導入促進のため、補助金と課税免除の 2 つの助成・優遇措置を行っている。

補助金については、マイカーと比べ使用頻度が高く、走行距離が長い業務用の車両を対象を限定し、従来車と比べ割高な先進環境対応自動車の導入費用の一部を補助し、中小企業等の事業者の負担軽減を図ろうとするものである。

課税免除については、EV、PHV、FCV を導入した場合、個人、法人、事業者の規模に関わらず、自動車税種別割の課税を新車新規登録年度の月割分及びその翌年から 5 年度分、全額免除し、車の保有に係る負担を軽減している。2025 年度実績は 12 月末までで 40,490 台、累計の普及台数は延べ 291,277 台である。

(3) 自動車交通集中地域等の対策（名古屋南部地域における自動車環境対策の推進）

2000（平成 12）年 11 月 27 日の名古屋南部公害訴訟判決では、健康被害に対する企業の排煙と自動車の排ガスの因果関係を認めた上で、国に一定濃度以上の排ガス中の粒子状物質の排出差し止めを命ずるとともに、国と企業 10 社に対して、損害賠償を支払うよう

命じた。

このような状況に対応するため、名古屋南部地域はもとより、県内の道路沿道における大気環境の改善を図る目的で、2000（平成 12）年 12 月 19 日に、中部経済産業局、中部地方整備局、愛知県警察本部、愛知県及び名古屋市が連携して愛知道路環境対策連絡会議を設置し、2001（平成 13）年 3 月 21 日に「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－」を取りまとめた。2014（平成 26）年 9 月には、大型車に中央寄り走行を促す「環境レーン」を車線削減の代替策として導入し、関係各機関の取組と合わせた「国道 23 号通行ルール（名古屋南部地域）」の運用を開始した。

名古屋南部公害訴訟は 2001（平成 13）年 8 月 8 日に和解が成立しているが、引き続き「当面の取組」において取りまとめられた各種対策を、会議の構成員やその他関係機関と緊密な連携のもとに着実に推進していく。

③指定解除の申出に係る検討状況

- 愛知県の対策地域内の近年の大気中 NO₂ 及び SPM の濃度は、環境基準を安定的に達成しており、低い水準で推移している。
- 車種規制や事業者の努力により、車種規制適合車への代替や非適合車の使用抑制が進んでおり、地域が解除された場合であっても、各測定局における評価及び対策地域全体の面的評価のいずれにおいても、NO₂ 及び SPM の濃度については、将来年度（令和 10 年度）において評価年度（令和 5 年度）と比較して、環境基準値を超過する状況は想定されておらず、大気中の濃度は現状と同様に低い水準で推移するものと見込まれる。
- 自動車 NO_x・PM 法（以下「法」という。）第 33 条及び第 34 条に基づき特定事業者には義務付けている自動車使用管理計画・実績報告は、排出量削減の必要性や優先的に代替すべき車両を見える化し、取組を促進するツールとして重要な役割を果たした。しかし、車の代替が進んだ現在では、移動発生源に対する規制を、非適合車の残存していない地域に限定し、対策の進んだ事業者にかけ続けていくことに納得が得られない状況である。また、対象自動車からの NO_x・PM 排出量の算出や確認には多大な労力を要し、特定事業者及び自治体の大きな負担となっている。
- 法第 7 条及び第 9 条に規定する総量削減計画の策定、並びに前述の自動車使用管理計画・実績報告といった現行制度を漫然と継続するのではなく、新たな制度や既設の制度において対策を講ずるのが望ましい。
- 愛知県では、既存の施策を着実に実施することで大気環境の維持・改善を図ることが可能と考える。
- 対策地域の解除の考え方にある、ステークホルダーとの調整は未実施である。関係団体に対しては、丁寧に情報発信し対話を進める必要がある。

これらのことから、本県においては、現時点において法に基づく対策地域としての要件に該当する可能性は低いものと考えられるが、一方で、幹線道路沿道などにおける局所的な濃度や、健康影響への懸念に対する住民の不安も踏まえ、引き続き丁寧な情報提供や対話を行う必要がある。

④その他

【要望】

愛知県においては、対策地域の指定の有無に関わらず、環境基準の達成・維持及び地球温暖化防止対策のため、EV・PHV・FCVの普及等を始めとする総合的な自動車環境対策に取り組んでいく。

一方で、局地的に見れば、NO₂濃度が他の地点より相対的に高い地点が愛知県内の主要幹線道路沿いにあるため、住民の不安を軽減することが必要であり、国に対して以下要望する。

- 引き続き交通流対策や単体規制、とりわけ大型車の低公害車化の更なる促進を推進されること
- 指定解除後の、数値解析の手法を利用した多角的な解析については、国において全国一体に実施されること