

- ① 大気汚染の改善状況（特に現基本方針策定時において環境基準非達成であった局所で、基準が達成した局所）及び環境基準非達成の局所の状況（測定値の経年推移、基準非達成の要因（自動車以外の発生源の影響も含む）等）

## 愛知県の対策地域内における大気汚染の改善状況

### (1) 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) の状況

- 二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) 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。

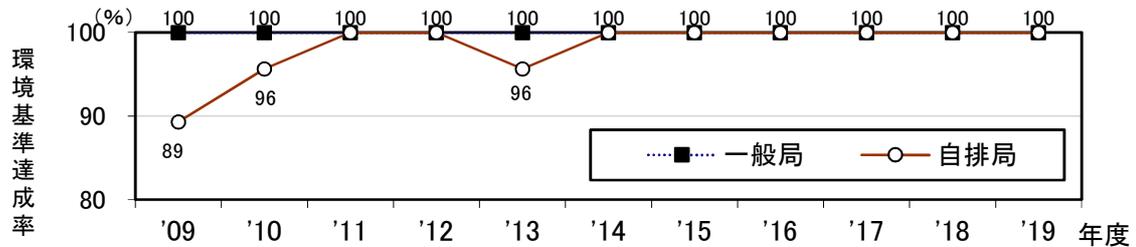


図1 愛知県対策地域内の環境基準達成率の推移 (NO<sub>2</sub>)

- NO<sub>2</sub> 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きたおり、直近5年間の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。最大値を観測したのは交通量の多い主要幹線道路（直近5年間は、昼間の大型車混入率が3割超（H27交通センサス）の国道）沿いで、その濃度は対策地域内自排局平均値の約1.6倍となっている。

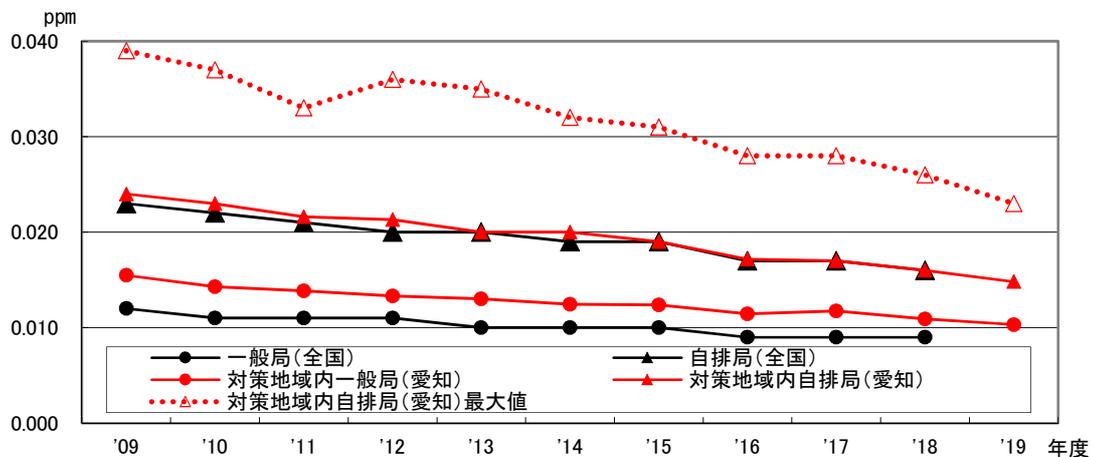


図2 愛知県対策地域内及び全国のNO<sub>2</sub>濃度（年平均値）の推移

- 対策地域内における自動車排出NO<sub>x</sub>総量は順調に減少しており、2017年度以降、2020年度の目標量を下回っている。

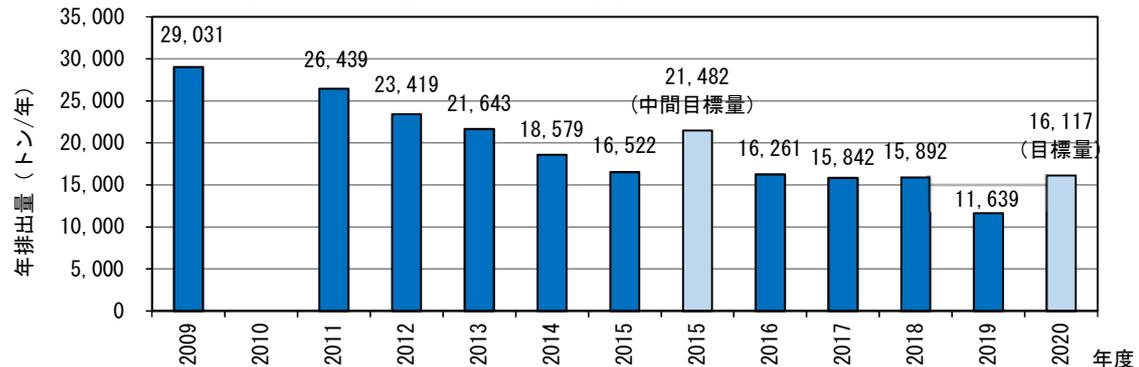


図3 愛知県対策地域内における自動車排出NO<sub>x</sub>総量の推移

## (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。

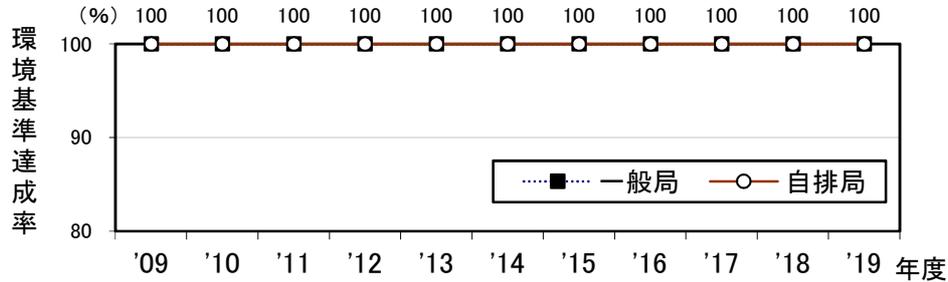


図4 愛知県対策地域内の環境基準達成率の推移 (SPM)

- 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きたおり、愛知県の対策地域内における自排局の状況は、ここ数年間、全国と同水準であり、2015年度以前の全国水準を下回っている。また、一般局と自排局の差もなくなりつつある。

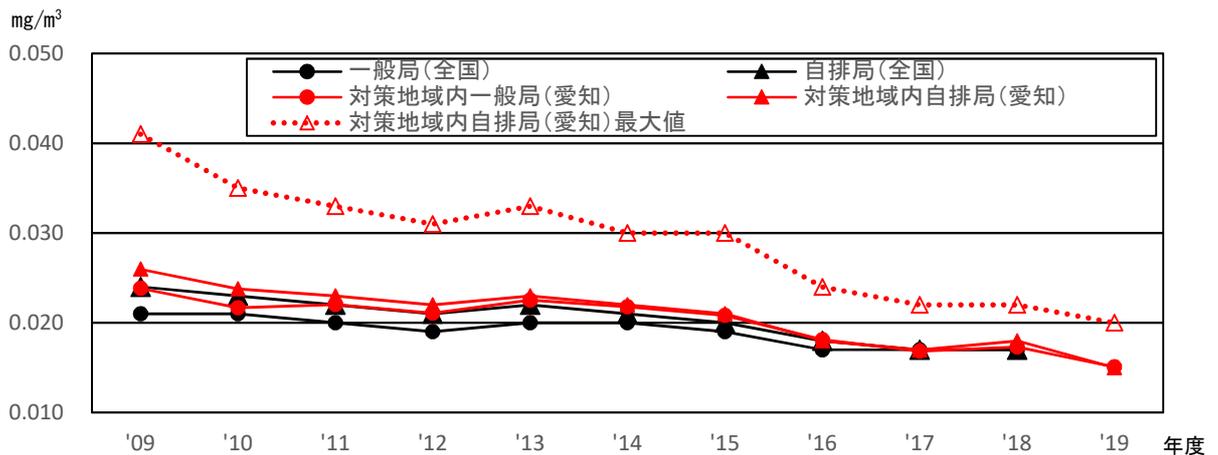


図5 愛知県対策地域内及び全国のSPM濃度 (年平均値) の推移

- 対策地域内における自動車排出PM総量は減少しており、2020年度の目標量に近づいてきている。

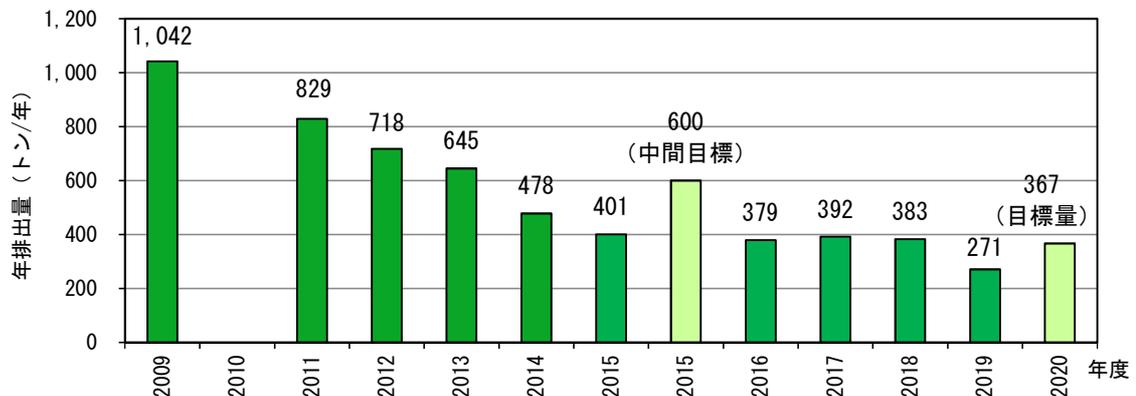


図6 愛知県の対策地域内における自動車排出PM総量の推移

### (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<sub>2</sub>、SPMの濃度は順調に減少している。

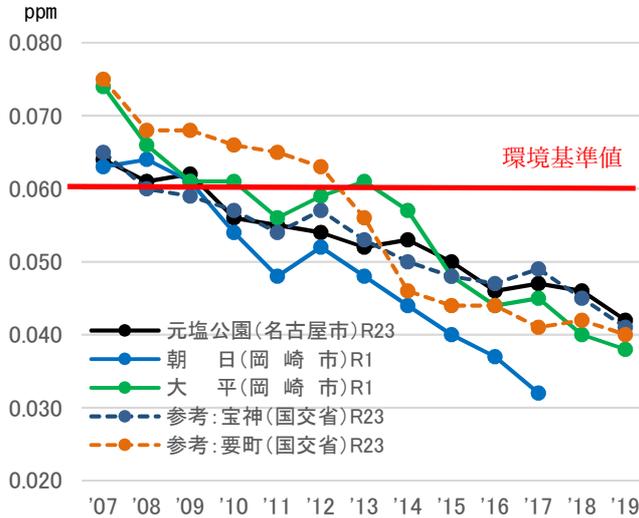


図7 NO<sub>2</sub> 環境基準非達成局の年平均値の98%値

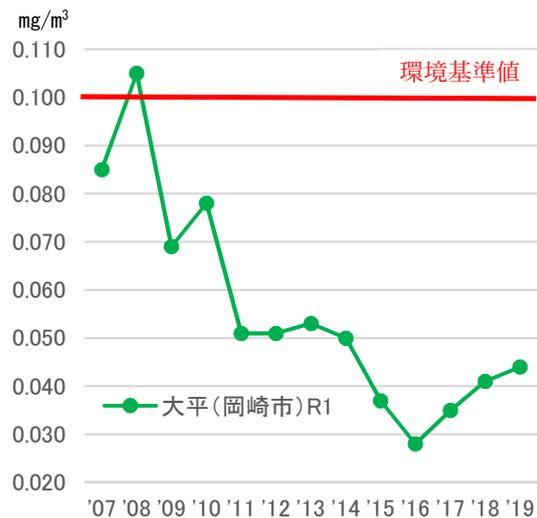


図8 SPM 環境基準非達成局の年平均値の2%除外値

② 環境基準非達成であった／である局所の基準達成に向けて実施した／実施している取組（とりわけ都府県が独自に実施しているもの）

#### 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、総量削減計画と一体として「あいち自動車環境戦略2020」を策定し、環境基準非達成であった局所をはじめ対策地域全域において、継続的・安定的な環境基準達成に向け、総合的な自動車環境対策を行ってきた。

##### 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<sub>x</sub>・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**）
- ・**低公害車の普及促進**  
（次世代自動車等先進エコカーの導入促進（**助成、優遇措置**）、燃料供給施設等のインフラ整備促進、次世代自動車等先進エコカーの研究・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構築促進）
- ・**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（次世代自動車等先進エコカーの普及・啓発）
- ・道路環境改善対策（道路構造対策、沿道の環境改善対策の推進）

これらの取組のうち、代表的なものは以下のとおり。

## (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。

### 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・旅行者は、前年度の要請状況等を報告

愛知県の対策地域内の荷主等・旅行者は、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、非適合車の割合は、県内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。

表 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報告結果の推移

要請・確認を行った年度	2011年度 (H23年度)	2012年度 (H24年度)	2013年度 (H25年度)	2014年度 (H26年度)	2015年度 (H27年度)	2016年度 (H28年度)	2017年度 (H29年度)	2018年度 (H30年度)	2019年度 (R1年度)	
報告結果 (全県)	非適合車の使用が確認された事業所の割合 (%)	52	43	37	36	32	29	27	21	16
	(非適合車が確認された事業所数) 報告のあった全事業所数	( 329 / 638 )	( 275 / 641 )	( 247 / 673 )	( 240 / 672 )	( 211 / 669 )	( 190 / 657 )	( 175 / 652 )	( 135 / 628 )	( 100 / 625 )
	うち非適合車10%超の事業所の割合 (%)	16	11	9.2	9.5	7.0	5.2	2.6	3.2	1.4
	( 99 / 638 )	( 68 / 641 )	( 62 / 673 )	( 64 / 672 )	( 47 / 669 )	( 34 / 657 )	( 17 / 652 )	( 20 / 628 )	( 9 / 625 )	
非適合車の割合 (%)	7.4	3.5	3.8	3.3	2.0	1.8	0.7	0.8	0.4	
	( 29,871 / 405,559 )	( 15,438 / 447,350 )	( 22,417 / 594,692 )	( 18,818 / 572,475 )	( 9,956 / 496,390 )	( 8,602 / 486,960 )	( 4,061 / 559,911 )	( 4,053 / 529,484 )	( 2,193 / 516,309 )	
参考	県内の主要幹線道路における 貨物自動車等 <sup>※</sup> 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	8.1	6.1	5.0	3.9	3.5	2.7	2.2	2.2	1.6

また、愛知県内（幹線道路（主要幹線道路を除く）及び幹線道路以外の道路）を走行する非適合車について、使用の本拠の対策地域内外別に適合状況を調査したところ、愛知県の対策地域内を走行する非適合車は、対策地域外に使用の本拠を置いているものであった（図8）。なお、平成30年度末の保有台数状況から、車検不可の車両を除き、車種規制非適合車は対策地域内に残存していない\*。

\*出典：環境省「平成31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」



図8 愛知県内を走行する自動車NOx・PM法対象車の使用の本拠別適合状況

(出典：愛知県「令和元年度自動車交通環境影響調査委託業務報告書」)

## (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次世代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ヵ年度分、全額免除し、車の保有に係る負担を軽減している。免除額は2019年度で約6.0億円、制度開始時(2012年度)からの累計で約24.3億円に上る。

2018(平成30)年度末時点で、本県における次世代自動車等先進エコカー(次世代自動車及び低排出ガス・低燃費\*の登録車)の普及台数は207万台、自動車保有総数(二輪車を除く)に占める割合は40.7%となっている。

\*「平成17年排出ガス基準75%低減(4☆)かつ平成22年度燃費基準+25%達成」以上

## (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、企業の排煙と自動車の排ガスによる健康被害と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 基本方針及びNO<sub>x</sub>・PM法の制度全般に関する要望（基本方針における次期総量削減目標、総量削減のための施策に関する基本的事項、法制度の見直し等）

【現状】

- 愛知県の対策地域内の近年の大気中NO<sub>2</sub>・SPM濃度は、全国の現在又は約5年前の水準と同程度である。
- 愛知県の対策地域内の大気中NO<sub>2</sub>・SPM濃度の経年的な推移から、現状の変化が継続した場合は環境基準値を超過することにならない。
- 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、愛知県の対策地域内における自動車からのNO<sub>x</sub>・PM排出量は低減傾向である。
- 特定事業者\*に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<sub>x</sub>・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\*\*。なお、自動車使用管理の対象自動車からの排出量は、対策地域内全体の自動車排出量の約1～2%に過ぎない。
  - \* 対策地域内で30台以上の自動車を使用する事業者。中には数百～数千台を使用する事業者もある。
  - \*\* 対象自動車1台毎に、車検証記載の型式・重量と突合したり、年度走行量を管理したりする必要がある。こうした煩雑な計画・実績報告であるため、施行後18年が経過した現在であっても初歩的な修正対応に多大な時間を要している。
- こうした中、法第7条及び第9条に規定する総量削減計画を策定すること並びに法第33条及び第34条に規定する自動車使用管理計画・実績報告を現行制度のまま事業者に求めることについて、合理的理由が見当たらない。

【要望】

愛知県の対策地域内において車両の代替が進み、大気環境が改善・維持され、総量削減という目的が達成できたと言える現状に鑑み、追加的な規制を求めることが考えられないことから、本県の対策地域の指定を解除されたい。

一方で、局地的に見れば、NO<sub>2</sub>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ことから、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たい。

なお、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。