

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

平成13年3月29日

道路交通環境対策関係省庁連絡会議
警察庁・経済産業省・
国土交通省・環境省

はじめに

名古屋南部の国道23号等の沿道における大気の状態は、主に浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準の達成率が低く、また、全国的にみても、大都市圏を中心に二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質などの環境基準の達成率は低いものとなっている。

平成12年11月27日の名古屋南部訴訟の名古屋地裁判決では、同地域における自動車交通に起因する浮遊粒子状物質が人の健康に影響があるとして、国に対する賠償金と差し止め請求が認められた。この判決に対しては、国としては、因果関係の認定等について問題があるとして控訴しているところであるが、こうした裁判への対応如何にかかわらず、沿道環境の厳しい地域においては、その改善に向けて最大限の対策を講ずる必要がある。

このような中、名古屋南部地域の関係地方公共団体及び関係省庁地方支分局により「愛知道路環境対策連絡会議」が設置され、同地域の国道23号等の道路環境対策の当面の取組がとりまとめられた。警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省は、「道路交通環境対策関係省庁連絡会議」を開催し、「愛知道路環境対策連絡会議」における検討結果を受けて、名古屋南部及び全国における大気汚染の改善のための当面の取組について検討を行い、その結果を取りまとめたものである。

なお、本取りまとめの具体化にあたり、関係省庁の緊密な連携が必要なことは言うまでもないが、特に地域的な取組に係る具体的な施策については、関係地方公共団体の役割も重要であり、関係地方公共団体等の取組に対する関係省庁の所要の支援も含め、関係省庁及び関係地方公共団体等の緊密な連携の下に推進される必要がある。

．国道23号等の沿道環境改善に向けた取組

1 名古屋南部地域の現状等

(1) 環境の状況

名古屋南部地域の大気環境は、これまでも種々の環境対策がとられてきたところであるが、ここ数年を見ると、二酸化窒素については、幹線道路沿道の一部の測定局において環境基準を達成していない状況にあり、浮遊粒子状物質については、ほとんどの測定局において環境基準を達成していない状況にある。

また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値については、ここ数年ほぼ横ばいの状況にある。（別添1参照）

環境基準達成率（平成7～11年度）

二酸化窒素 88%（5か年平均）

浮遊粒子状物質 22%（5か年平均）

年平均値（平成7～11年度）

二酸化窒素 0.030～0.032ppm（5か年濃度範囲）

浮遊粒子状物質 0.039～0.050mg/m³（5か年濃度範囲）

(2) 交通の実態

国道23号の交通量は、平行する伊勢湾岸自動車道（名古屋南IC～飛島IC）の供用（平成10年3月）と、この供用にあわせて実施（平成9年～12年）した国道23号の車線数削減（8車線 6車線、6車線 4車線）により大幅に減少し、施策の効果が相当見られた。

具体的には、これらの施策の実施により中川運河近傍の名古屋中央断面における国道23号の交通量は、約105,000台/日から約63,000台/日へと約42,000台/日（40%）減少した。

また、このうち大型車交通量は、約46,000台/日から約29,000台/日へと約17,000台/日（約37%）減少した。

なお、国道23号利用交通量のうち、名古屋市を通過する交通量は、約19,000台/日（うち大型車約12,000台/日）程度であると推定される。（別添2参照）

2 名古屋南部地域の道路交通環境改善に向けた取組

(1) 目標

大気汚染物質に係る環境基準の速やかな達成を目指すことを目標として取組を進めることとし、当該地域の一層の改善に努めることとする。

(2) 道路交通環境改善に向けた取組

ア 改正後の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、「改正自動車NOx法」という。）による対策

改正自動車NOx法案において粒子状物質を対象に加えることとしており、同改正法の制定後、名古屋市及びその周辺地域が対策地域に指定されることを受けて、同法に基づき総量削減計画を策定し、総合的かつ計画的に対策を推進する。

イ 自動車単体対策

車種規制等

改正自動車NOx法に基づくディーゼル車に対する車種規制や自動車使用管理計画の策定などにより、ガソリン車や最新規制適合車等への転換を図る。

ディーゼル微粒子除去装置（DPF）の装着促進

ディーゼル微粒子除去装置の装着を促進するため、使用可能な車種については、公的機関への率先導入や民間事業者に対する装着に係る助成を行う。

使用過程ディーゼル車に対する指導等

名古屋南部地域及びその周辺において黒煙を対象とした検査等を実施し、規制値を超える黒煙を排出するなどの整備不良車両に対し必要な整備を命じるとともに、重油を混和した粗悪軽油（いわゆる不正軽油）の使用を排除するための措置を講ずる。

また、名古屋南部地域及びその周辺の事業者及び通過車両等を対象に、ディーゼル排気微粒子（DEP）低減に係る「黒煙クリーン・キャンペーン」を実施する。

過積載車両等の指導・取締り

過積載及び特殊車両通行許可違反に対して、一層の指導・取締りを推進する。

また、国道23号における違反車両取締りスペースの新規設置についての検討を行う。

ウ 低公害な車の普及

環境への負荷の少ない車の普及

低公害車・クリーンエネルギー自動車や最新排出ガス規制値より大気汚染物質濃度が低レベルである低排出ガス車等の環境への負荷の少ない車の普及を促進するため、事業者等に対する導入に係る財政的な支援を行う。

低公害車等の普及を図るため、燃料供給施設の一層の拡大に向けた方策を検討し、施設整備を促進する。

また、貨物運送事業者に対し低公害型集配車を当該地域に導入・配置するよう要請する。

公的機関における低公害車等の率先導入

公的機関において低公害車等の導入を率先して行うこととし、特に名古屋南部地域を走行する市バス、ごみ収集車等に対して低公害車を重点的に導入するとともに、必要に応じ燃料供給施設の整備を図る。

また、ディーゼル微粒子除去装置の導入に併せて低硫黄軽油の率先的導入を行うとともに、必要に応じて軽質軽油の導入を図る。

エ 交通流の円滑化対策

交通流の分散、円滑化を図るための道路ネットワークの整備

[以下、新設IC、JCT名は全て仮称]

豊田・四日市間の交通を名古屋市街部から臨海部へ誘導する道路整備

伊勢湾岸自動車道について、供用中の名古屋南ICから湾岸弥富IC間に引き続き、以下の区間の整備を推進し、国道23号名古屋南部地域を通過する交通流の分散、円滑化を図る。

豊田 J C T ~ 名古屋南 I C
（平成14年度供用目標）
湾岸弥富 I C ~ 川越 I C
（平成13年度供用目標）
川越 I C ~ 四日市 J C T
（平成14年度供用目標）

市街部への流入を分散する道路整備
名古屋南部地域内の交通流の分散、円滑化を図る以下の道路の整備を推進する。

名古屋環状 2 号線
上社 J C T ~ 高針 J C T
（平成14年度供用目標）
高針 J C T ~ 名古屋南 I C
（平成15～19年度の期間内概成）
国道302号
（全線 平成15～19年度の期間内概成）
名古屋高速道路
高速 1 号、 2 号
（全線 平成14年度供用目標）
高速 3 号
（全線 平成15～19年度の期間内供用目標）

交通流の円滑化を促進するための道路整備
国道23号周辺の幹線道路の交通流の円滑化を図るため、国道 1 号の交差点立体化をはじめとする交差点改良や、道路と鉄道との立体交差化を推進する。

交通安全施設等の高度化
交通管制エリアの拡大を推進し、信号機の集中制御化の拡充を図る。

ドライバーへの情報提供の強化
交通流の分散・円滑化を促進するため、情報板の順次整備や V I C S（道路交通情報通信システム）のサービスエリアの順次拡大を図る。

オ 国道23号等の交通量低減のための施策

国道23号等の交通流の分散策

国道23号等の交通量を低減させるため、料金調整を含めた交通流の分散策について、道路ネットワーク整備の進捗状況を踏まえ、他の一般道路への影響、施策実施のための負担のあり方等を検討し、具体的な方針をとりまとめる。

事業者等への迂回要請

貨物運送事業者、荷主、バス事業者等に、国道23号から伊勢湾岸自動車道等への迂回運送の要請を行う。

公共交通機関の整備・利用促進

公共交通機関の利用促進を図るため、地下鉄や西名古屋港線の整備を推進するとともに、パークアンドライド駐車場や交通結節点の整備等を図る。

地下鉄4号線の整備

（砂田橋～名古屋大学 平成15年度供用目標）

（名古屋大学～新瑞橋 平成16年度供用目標）

西名古屋港線の整備

（平成16年度供用目標）

交通需要マネジメント（TDM）の推進

名古屋都市圏交通円滑化総合計画の策定等により、交通システム全般にわたる自動車交通量の調整・抑制による交通流の円滑化を図る。

同計画の策定に関し、地域における自動車交通の調整、事業者による環境負荷の少ない自動車やDPF装着と併せた低硫黄軽油の導入等を実施する交通需要マネジメント実証実験も活用する。

物流対策の推進

中部地方総合物流施策推進会議における自動車交通量の削減に繋がる物流の効率化に係る取組を一層推進する。

また、都市内物流の効率化等を目指す物流施策推進アクションプログラムを推進するとともに、改正自動車NOx法に基づき、一定規模以上の事業者に対する自動車使用管理計画の策定などにより、環境に配

慮した物流の効率化等に係る事業者指導を行う。

カ 道路構造対策

環境施設帯の設置

国道23号名古屋南部地域の沿道の住居地域について、環境施設帯の必要な区域を定め、平成13年度より可能なところから順次、土地を取得し、環境施設帯の整備を進める。

また、築地口IC周辺において、名古屋市などの関係機関と連携して平成13年度よりパブリックインボルブメント（PI）方式を導入し、環境施設帯のモデル整備について取り組む。

キ 常時観測局の設置等

大気環境に関する常時観測局の設置

道路環境政策の企画立案やその評価のため、道路管理者が国道23号沿道に大気環境に関する常時観測局を5局設置する。（平成12～13年度）

また、国道1号にも常時観測局を1局設置する。（平成13年度）

大気環境に関する常時観測局の測定結果の公表

各機関で設置あるいは設置を予定している大気環境に関する常時観測局の測定結果については、インターネット等で情報提供するとともに、測定結果の一部については、道路上の情報板でも情報提供する。

ク 科学的知見の充実

窒素酸化物や浮遊粒子状物質対策検討のための実態調査

効果的な窒素酸化物対策、浮遊粒子状物質対策を検討するため、愛知県内の大気汚染物質の発生源別寄与割合、自動車対策の効果把握などの各種調査を実施する。

健康調査

環境保健サーベイランス調査を名古屋市南区及び東海市において引き続き実施するとともに、同様の調査を名古屋市港区において実施する。

また、PM2.5と健康影響との関連性を検討するための健康調査を名

古屋市緑区において実施する。

ケ 啓発・環境教育の徹底

自動車の適正利用

客待ちや積卸しなどのため、継続的に停止する際におけるアイドリング・ストップや急発進・急加速の抑制などの適正運転の励行に係る広報・啓発活動等を行う。

環境への負荷の少ない車の展示・情報提供

低公害車や低排出ガス車の展示・試乗会などを通じ、環境への負荷の少ない車の広報活動を展開する。

県民、事業者、行政が連携した自動車対策の推進

県民・事業者等における環境にやさしい適正運転に係るルールや事業者等における天然ガス自動車等の低公害車の転換方針の策定など、それぞれが取り組むべき「あいち自動車利用ルール」（仮称）を策定し、県民、事業者、行政のそれぞれの役割分担のもとでより効果的に自動車対策を推進していく。

(3) 効果等の把握

これらの各種施策については、進捗状況を確認するとともに、大気汚染物質の測定結果や交通量等から施策効果を把握し、必要に応じ各種施策の見直し等を図る。

．全国的な取組

(1) 自動車単体対策

新長期規制の前倒し実施

中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第四次答申）」（平成12年11月1日）を踏まえ、平成19年頃を目途とされたディーゼル自動車の新長期規制を前倒しして平成17年までに実施するとともに、軽油中の硫黄分の規制を平成16年末までに50ppmに強化するため、所要の手続きを進める。なお、新長期規制値は平成13年度末を目途に決定されるが、その際、ディーゼル排気粒子リスク評価結果を踏まえ、粒子状物質については新短期規制（平成14年から平成16年にかけて現行から約3割削減）の2分の1程度とされた規制値を更に低減することを検討することとしている。

また、ディーゼル特殊自動車についても、第四次答申を踏まえ、平成16年とされた規制を前倒しして平成15年までに実施するため、所要の手続きを進める。

自動車業界、石油業界における対応の促進

自動車業界及び石油業界による自主的な粒子状物質低減対策の早期着手に向けた取組が円滑に実施され、今後ユーザー等の関係者の負担が過重にならないよう所要の支援策を検討する。

低硫黄化された軽油の供給の促進

低硫黄軽油の供給体制を早期に確立するため、石油精製会社の低硫黄軽油製造設備の導入に対し、平成13年度から利子補給事業を創設する。

最新規制適合車への転換促進

最新規制適合車への転換促進のための自動車取得税の軽減措置を行う。

使用過程ディーゼル車排出ガス対策の推進

関係省庁が連携して平成12年3月に開始したディーゼル車対策技術評価検討会を通じて、使用過程車排出ガス低減を図るため、その対策技術についての適用可能性、効果等の検討を進め、平成12年7月に中間とりまとめを行ったところであり、今後、ディーゼル微粒子除去装置の耐久性の評価

等を加え、早期に最終とりまとめを行う。

この検討結果を踏まえ、使用過程ディーゼル車に関して、ディーゼル微粒子除去装置に対する助成を行うとともに、より低公害な車両の積極的な普及拡大のための総合的な対策の検討を行う。

また、ディーゼル車に対する黒煙を対象とした立入検査等を実施し、規制値を超える黒煙を排出するなどの整備不良車両に対し必要な整備を命じるとともに、重油を混和した粗悪軽油（いわゆる不正軽油）の使用を排除するための措置を講ずる。

技術開発の促進

現在、自動車業界及び石油業界が推進している排出ガス改善のための自動車技術及び燃料技術に関する共同研究(JCAP:Japan Clean Air Program)について、引き続き助成を行うとともに、特に粒子状物質低減対策に関する集中的検討を実施する。

(2) 交通流対策、道路構造対策等

幹線道路ネットワークの整備

既存の幹線道路に集中する自動車交通を分散し、円滑な広域的交通流を実現するため、環状道路・バイパスなど幹線道路ネットワークの整備を図る。

交差点立体化等ボトルネック対策

渋滞を解消して円滑な交通流を実現するため、交差点の立体化、交差点の改良や道路と鉄道との連続立体交差化などを進める。

ドライバーへの適切な情報提供の推進

交通情報収集・提供装置の整備充実を推進するなど、ドライバーへの情報提供の充実を図る。また、VICSの整備を推進する。

交通安全施設等の高度化

新交通管理システム等交通安全施設等の効果測定を行い、その更なる高度化を検討するとともに、積極的にその整備を進めるなど自動車交通流対策を更に推進する。

E T Cの推進

料金所の渋滞を解消・緩和するため、一般利用者を対象としたE T C（ノンストップ自動料金支払いシステム）について、平成14年度末までに全国の主要料金所に整備するなど、一層の推進を図る。

沿道への影響を緩和するための道路構造対策
環境施設帯の整備など道路構造対策を実施する。

(3) 交通需要の調整

物流効率化の促進

- ・共同輸配送モデル事業の実施

物流事業者間の連携による共同輸配送モデル事業の実施に向けた検討を行い、関係省庁がその取組を支援する。

- ・物流情報プールシステムの開発

トラックの積載効率向上、物流の共同化を促進するため、荷物情報と空車情報を集積・マッチングする「物流情報プールシステム」の開発を進め、できるだけ早期に事業化を図ることにより、空荷・低積載トラックの走行台数の合理化による排出ガス抑制等を図る。

公共交通機関の利用促進

公共交通機関の利用促進のため、鉄道等の整備、バスロケーションシステムの整備、バス専用レーンの拡充等を図るとともに、駅周辺の乗り継ぎの改善のため、駅前広場、歩道、パークアンドライド駐車場、自転車駐車場など交通結節点の整備を図る。

その他交通需要の調整のための施策

上記に加え、総合的な渋滞対策のため、都市圏交通円滑化総合計画の策定等により、パークアンドライド、時差通勤など都市内交通を適切に調節する施策を実施する。

同計画の策定に関し、地域における自動車交通の調整、事業者による交通事業の改善、環境負荷の小さい自動車やD P F装着と併せた低硫黄軽油の導入等を実施する交通需要マネジメント実証実験の成果も活用する。

(4) 低公害な車両の普及拡大、及びそのために必要な関連施策、支援策

低排出ガス車に関する情報の提供、低公害車・クリーンエネルギー自動車に対する支援等による低公害な車両の普及拡大

「低排出ガス車認定制度」による認定結果を広く公表することにより、自動車ユーザーの低排出ガス車の選択をより容易とし、低排出ガス車の普及促進を図る。

低公害車・クリーンエネルギー自動車の率先導入、低公害車・クリーンエネルギー自動車及び燃料供給施設に対する支援措置を講じていくとともに、技術開発の促進を含めた所要の支援策を始めとする低公害車・クリーンエネルギー自動車の一層の普及拡大のための方策について検討を行う。

グリーン化税制の推進

自動車税について、排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車はその排出ガス性能に応じ税率を軽減し、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車は税率を重くする特例措置（いわゆる「自動車税のグリーン化」）を講ずる。

また、低公害車に係る自動車取得税の税率の特例措置を継続する。

(5) 改正自動車NOx法による対策

自動車NOx対策等の充実・強化

自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質対策の充実・強化を図るため、対象物質への粒子状物質の追加、事業者指導の強化等を改正の柱とする改正自動車NOx法を第151回通常国会に提出したところである。今後、本法の成立を受け、新たに粒子状物質に関する車種規制を導入するなどの車種規制の強化、一定の規模以上の事業者に対する窒素酸化物等の排出抑制に係る計画策定の義務づけ等の事業者指導の強化などを行う。

(6) 科学的知見の充実

PM2.5及び成分の測定評価手法の確立

平成12年度からは、微小粒子状物質(PM2.5)の成分に着目した測定・評価手法の確立を目的に検討を行っている(平成12~14年度)。

なお、国設尼崎測定局(一般環境大気測定局)等において、浮遊粒子状物質の測定と併せてPM2.5の測定を行っている。

ディーゼル排気粒子リスク評価

科学的知見の整理を行い、ディーゼル排気粒子についてのリスク評価を実施し、ディーゼル排気粒子に係る排出規制、大気環境保全対策の基礎資料を得るために、「ディーゼル排気微粒子リスク評価検討会」を設置し検討を重ね、平成12年9月8日に中間報告を取りまとめた。中間報告では、「定量的に健康リスクを評価するには、さらに慎重な検討が必要」であり、「わが国におけるD E Pに関する曝露評価データや健康影響機構の解明を早急に充実させる必要がある」と指摘している。これを受けて、平成13年から曝露評価に着手する。

P M2.5の曝露影響調査

P M2.5に着目した疫学調査、実測調査、動物実験を実施し、P M2.5の健康影響について総合的に検討を行い、P M2.5の環境基準の設定等を検討するための基礎資料を得ることを目的として、「微小粒子状物質曝露影響調査検討会」を設置し、検討した調査計画に基づき全国の代表的地点での疫学調査や実測調査、動物実験を実施する（平成11～15年度）。

測定関係

・自動車排出ガス測定局の適正配置に関する指針の策定

平成11年9月に学識経験者等からなる「自動車排出ガス測定局適正配置検討会」を設置し、今後自動車排出ガス測定局が小型化するという前提で、道路からの水平距離等を定めた自動車排出ガス測定局の設置に関する指針の見直し及び測定局配置の密度に関する指針の策定を行い、平成13年度当初に地方自治体に送付することとする。

・測定体制の高度化

現在米国で検討されている黒煙を多量に排出する自動車を検知する装置及び欧州で検討されているレーザー等を用いて広域的に大気汚染濃度を測定する機器等についての情報を収集し、測定体制の高度化に資することとする。

・大気観測局の増設

大気の常時監視及び未規制物質等について測定技術の開発・検証を行

うため、国設自動車交通環境測定所を設置する。

直轄国道の道路管理者において、沿道環境の特に厳しい地域を中心に大気の常時観測局を設置する。

名古屋南部地域における環境濃度の状況

1 環境基準

表 1 二酸化窒素に係る環境基準の達成状況及び日平均値の年間98%値 (ppm)

年 度		H7		H8		H9		H10		H11	
測定局	測定主体	達成	98%値	達成	98%値	達成	98%値	達成	98%値	達成	98%値
* 熱田区役所	名古屋市		0.055		0.057		0.056		0.054		0.049
八幡中学校	名古屋市		0.054		0.054		0.059		0.053		0.050
中川保健所	名古屋市		0.054		0.056		0.060		0.056		0.052
* 港 陽	名古屋市		0.060	×	0.063	×	0.064		0.057		0.056
白水小学校	名古屋市		0.056	×	0.064	×	0.064	×	0.061		0.056
* 千 竈	名古屋市		0.055	×	0.061		0.057		0.056		0.052
瑞陵高校	愛知県		0.053		0.058		0.059		0.055		0.048
惟信高校	愛知県		0.047		0.051		0.053		0.049		0.043
東海市名和町	愛知県		0.051		0.055		0.056		0.053		0.049
東海市横須賀小	愛知県		0.047		0.047		0.051		0.051		0.046

環境基準達成率(5カ年平均) 88%

注 1 環境基準 : 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。

2 *印の測定局は、自動車排出ガス測定局を表す。

3 環境基準達成局を ○ で、非達成局を × で示した。

図 1 二酸化窒素 (日平均値の年間98%値) の経年変化

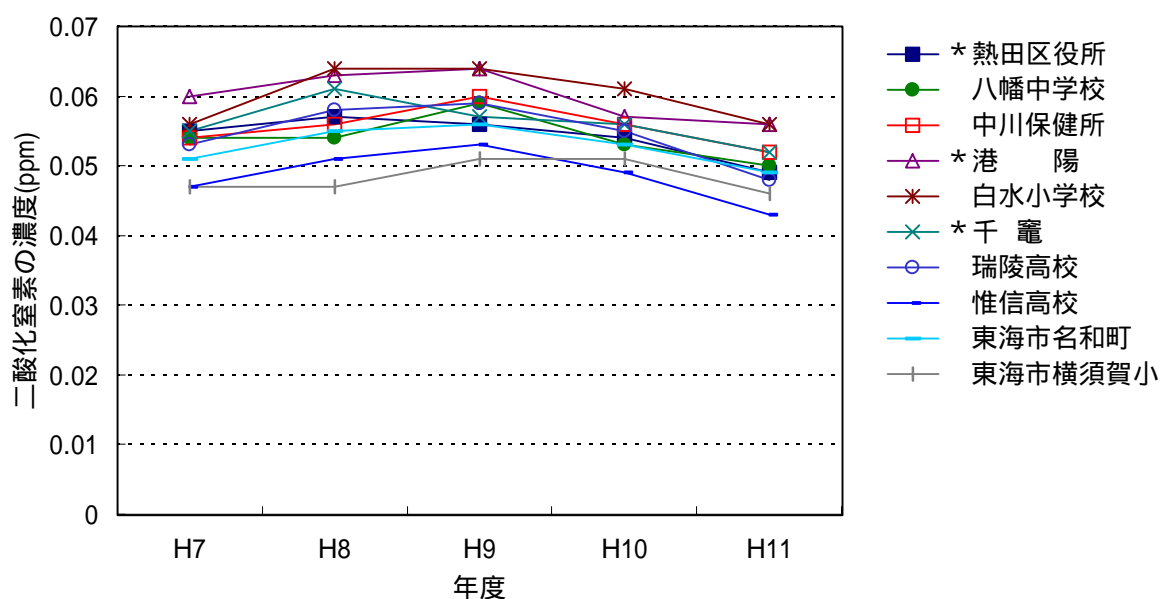


表 2 浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成状況及び日平均値の2%除外値
(mg/m³)

年 度		H7		H8		H9		H10		H11	
測定局	測定主体	達成	2%除外値	達成	2%除外値	達成	2%除外値	達成	2%除外値	達成	2%除外値
熱田保健所	名古屋市	×	0.099	×	0.099	×	0.110	×	0.115		0.076
八幡中学校	名古屋市	×	0.123	×	0.128	×	0.121	×	0.105		0.100
中川保健所	名古屋市	×	0.115	×	0.120	×	0.122	×	0.107		0.092
* 港 陽	名古屋市	×	0.119	×	0.122	×	0.122	×	0.102		0.095
白水小学校	名古屋市	×	0.116	×	0.122	×	0.121	×	0.124	×	0.105
瑞陵高校	愛知県	×	0.092	×	0.114	×	0.123		0.100		0.081
惟信高校	愛知県	×	0.106	×	0.119	×	0.126	×	0.118		0.094
宝小学校	愛知県	×	0.127	×	0.141	×	0.152	×	0.123		0.094
東海市名和町	愛知県	×	0.103	×	0.124	×	0.121	×	0.112		0.081
東海市横須賀小	愛知県		0.092	×	0.102	×	0.113	×	0.101		0.078

環境基準達成率(5年平均) 22%

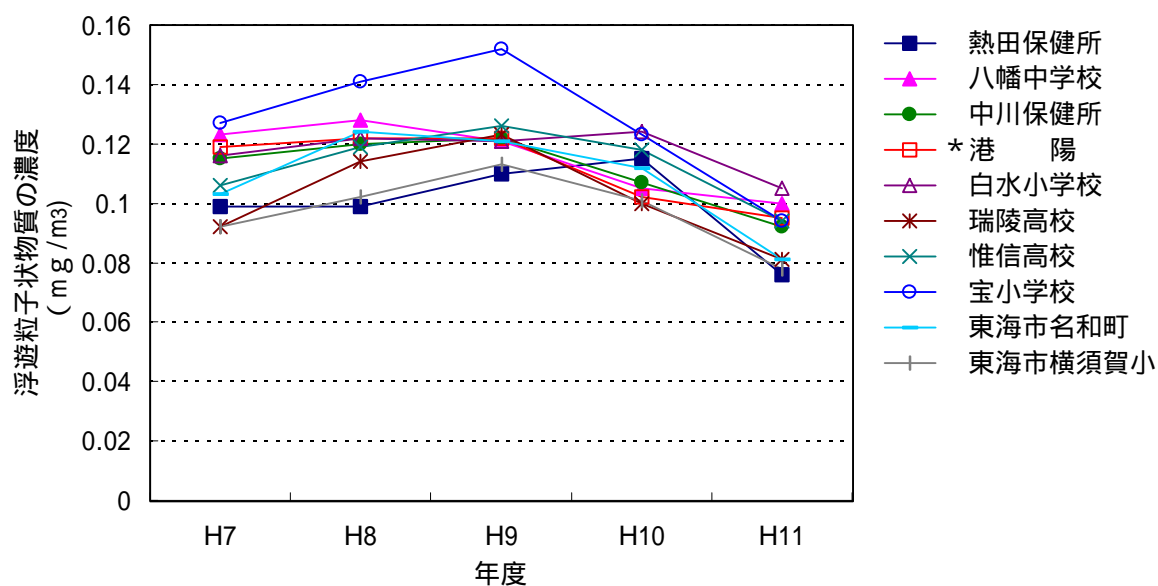
注1 環境基準：1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下であること。

2 *印の測定局は、自動車排出ガス測定局を表す。

3 環境基準達成局を ○ で、非達成局を × で示した。

betten

図 2 浮遊粒子状物質 (日平均値の2%除外値)の経年変化



2 年平均値

表 3 二酸化窒素の年平均値

(ppm)

測定局	測定主体	H7	H8	H9	H10	H11	平均
* 熱田区役所	名古屋市	0.031	0.031	0.031	0.030	0.030	0.031
八幡中学校	名古屋市	0.029	0.030	0.031	0.030	0.029	0.030
中川保健所	名古屋市	0.033	0.032	0.035	0.034	0.034	0.034
* 港 陽	名古屋市	0.034	0.034	0.036	0.033	0.034	0.034
白水小学校	名古屋市	0.035	0.035	0.036	0.035	0.034	0.035
* 千 竈	名古屋市	0.037	0.036	0.037	0.037	0.035	0.036
瑞陵高校	愛知県	0.028	0.029	0.029	0.027	0.027	0.028
惟信高校	愛知県	0.024	0.025	0.027	0.025	0.024	0.025
東海市名和町	愛知県	0.024	0.029	0.029	0.027	0.026	0.027
東海市横須賀小	愛知県	0.024	0.027	0.027	0.026	0.025	0.026
平均		0.030	0.031	0.032	0.030	0.030	0.031

注 *印の測定局は、自動車排出ガス測定局を表す。

図 3 二酸化窒素の年平均値の経年変化

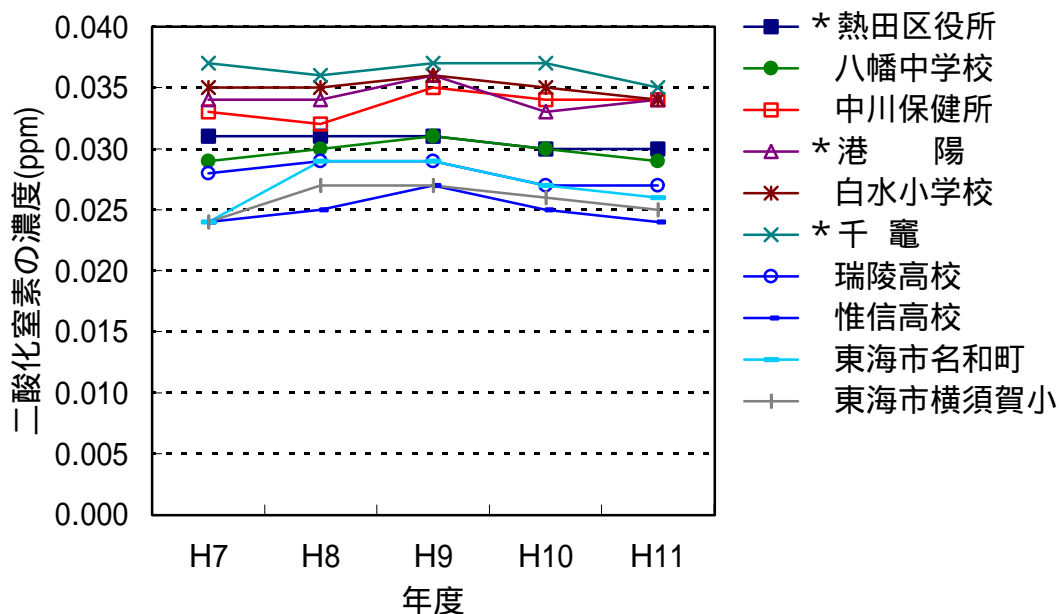


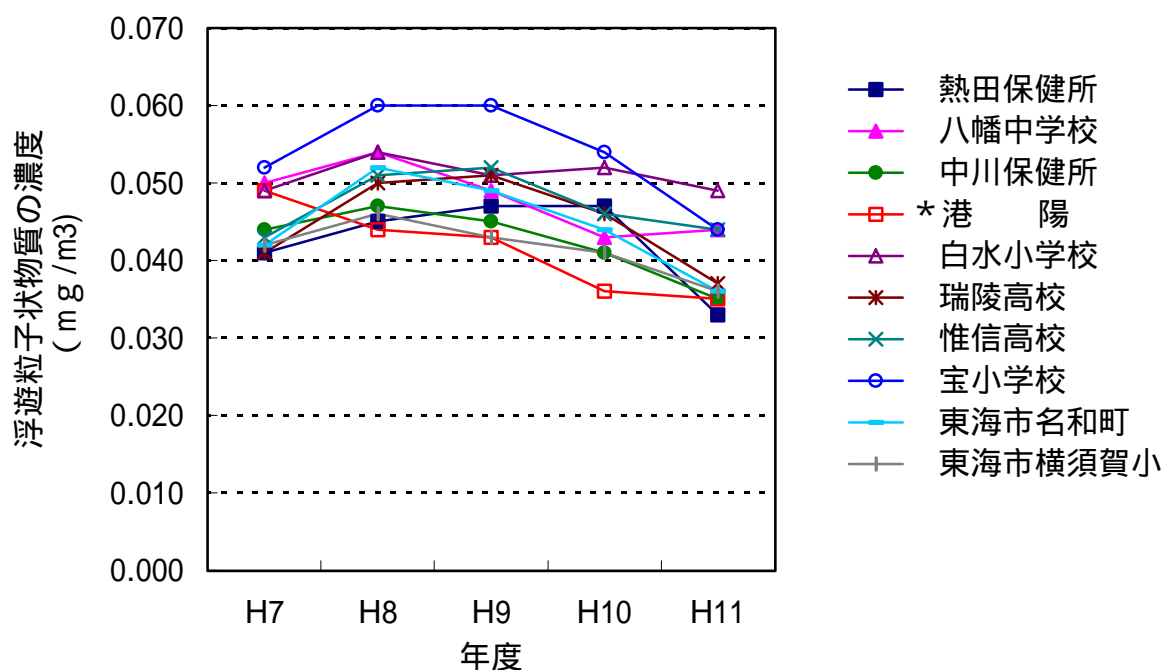
表4 浮遊粒子状物質の年平均値

(mg / m³)

測定局	測定主体	H7	H8	H9	H10	H11	平均
熱田保健所	名古屋市	0.041	0.045	0.047	0.047	0.033	0.043
八幡中学校	名古屋市	0.050	0.054	0.049	0.043	0.044	0.048
中川保健所	名古屋市	0.044	0.047	0.045	0.041	0.035	0.042
* 港 陽	名古屋市	0.049	0.044	0.043	0.036	0.035	0.041
白水小学校	名古屋市	0.049	0.054	0.051	0.052	0.049	0.051
瑞陵高校	愛知県	0.041	0.050	0.051	0.046	0.037	0.045
惟信高校	愛知県	0.043	0.051	0.052	0.046	0.044	0.047
宝小学校	愛知県	0.052	0.060	0.060	0.054	0.044	0.054
東海市名和町	愛知県	0.042	0.052	0.049	0.044	0.036	0.045
東海市横須賀小	愛知県	0.042	0.046	0.043	0.041	0.036	0.042
平均		0.045	0.050	0.049	0.045	0.039	0.046

注 *印の測定局は、自動車排出ガス測定局を表す。

図4 浮遊粒子状物質の年平均値の経年変化



1 日交通量

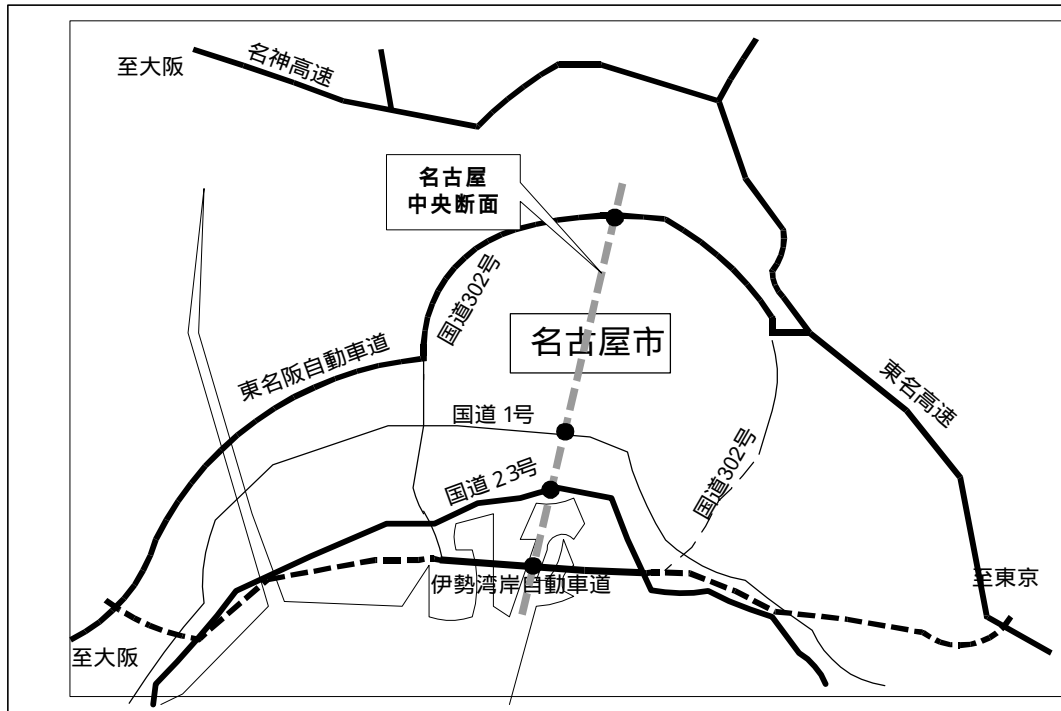
表 1 伊勢湾岸自動車道の供用及び国道 23 号の車線数削減後における交通量の変化
(名古屋中央断面)

	H6.10	H11.10	増 減(H11-H6)
国 道 2 3 号 名古屋市港区港栄 3	約105,000台 約46,000台 44%	約63,000台 約29,000台 46%	-約42,000台 -約17,000台 [-37%]
国 道 1 号 名古屋市熱田区六番町	約35,000台 約5,000台 14%	約33,000台 約5,000台 15%	-約2,000台 0台 [0%]
東名阪自動車道 勝川IC～楠IC	約69,000台 約18,000台 26%	約91,000台 約22,000台 24%	約22,000台 約4,000台 [+22%]
伊勢湾岸自動車道 名港潮見IC～名港中央IC	- (未供用)	約17,000台 約8,000台 47%	約17,000台 約8,000台 [-]
合 計	約209,000台 約69,000台 33%	約204,000台 約64,000台 31%	-約5,000台 -約5,000台 [-7%]

出典：平成 6 年度及び 11 年度道路交通センサス
参考：伊勢湾岸自動車道(名古屋南～飛鳥)の全通：H10.3

上段：全車交通量(台/日)
中段：うち大型車交通量(台/日)
下段：大型車混入率(%) []は大型車の増減

図 1 道路ネットワーク



2 名古屋市を通過する交通量（推計値）

表2 名古屋市を通過する交通量（推計値）

国道23号	約63,000台 (約29,000台)
出発地又は目的地が国道302号で囲まれた区域より東または西側である交通 【外々（通過）交通】	約19,000台 (約12,000台)
出発地又は目的地のどちらか一方が国道302号で囲まれた区域内にあり、他方が区域外にある交通 【内外（発着）交通】	約27,000台 (約12,000台)
出発地及び目的地の両方が国道302号で囲まれた区域にある交通 【内々（域内）交通】	約17,000台 (約5,000台)

- 注) 1 平成6年10月に実施した道路交通センサス（国土交通省等が実施）によるOD別交通量及び平成11年10月に実施した道路交通センサスの一般交通量結果をもとに国道23号利用交通を推計し
 2 国道23号名古屋中央断面を通過する交通について、名古屋市域を国道302号に囲まれた区域と仮定し出発地及び目的地別に分類を行った。
 3 数値は日あたり交通量である。
 4 下段（ ）は大型車交通量である。

図2 国道23号を利用するトリップの内訳（名古屋中央断面）

