

第 6 回大気環境目標値部会での質問と回答

議題 1. 中間とりまとめ（第一次報告）に対する市民意見及び部会の考え方（案）

	質問、意見の概要	事務局の回答
1	<p>意見番号 7 に関して、何故 WHO は現在の PM2.5 の基準値を世界的に掲示しているのか、また、何故日本は WHO と異なる基準を定めているのか、説明が必要と考えます。</p>	<p>環境基準につきましては、様々な調査結果を踏まえて、中央環境審議会の答申に基づいて定められたものですので、その旨を追記します。</p> <p><b>&lt;事務局の補足&gt;</b> 意見番号 7 の部会の考え方を修正しました。</p>
2	<p>意見番号 17、18 に関して、EV が世界的に全面に出てきていること、EV は走行時の排出ガスが無いことを踏まえると、表記する順番は「FCV、PHV、EV」ではなく、「FCV、EV、PHV」とすべきではないでしょうか。</p>	<p>表記する順番ですが、新しいものから順に並べており、特に優先順位を付けているわけではなく、大気汚染の出ない車を併記したものです。</p>
3	<p>今回のパブリックコメントは、これまでの他の募集と比べると、どの程度の反応があったのでしょうか。また、こういった背景の方が意見を提出されたのでしょうか。</p>	<p>前回、大気環境目標値を見直したときに、市民意見を募集した結果では、23 名の方から 60 件の意見が提出されましたので、今回も同程度の反応があったものと考えます。</p> <p>また、一般の市民の方というより、環境関係に取り組んでいる団体の方や企業等において保全に携わっている方など、大気汚染や公害問題に日頃から関心のある方を中心に意見をいただいたものと考えます。</p>

	質問、意見の概要	事務局の回答
4	<p>意見番号 40 に関して、市役所の高い所から、山の方を定点カメラで常時撮影して、その映像とあわせて、SPM の濃度を表示するようなウェブページを作成してみてもいいでしょうか。</p>	<p>市民の方がインターネットを見て関心を持って頂けるため、SPM の濃度だけではなく、その状況を目で見ることができ、非常に良いアイデアかと思えます。ただ、予算の都合がありますので、事務局で検討します。</p> <p><b>&lt;事務局の補足&gt;</b> 委員のご意見も含め、ウェブサイト等における情報発信の方法について検討します。</p>
5	<p>意見番号 44 に関して、アサガオの観察については、事業として継続していくとありますが、現在は、具体的に学校教育の中で、どのように実施されているのでしょうか。</p> <p>それでは、子供たちの取組の状況は把握されているということでしょうか。報告はどこまで求めているのでしょうか。</p>	<p>アサガオの種を市が購入して、幼稚園、小・中学校、高校を対象に参加していただける方を募集して、種を配り、学生に植えてもらって、観察した結果を報告させていただいております。このまま継続して実施していきたいと考えます。</p> <p>市の職員が学校で説明をしている場合もありますので、そのような方法で状況を把握しています。</p>
6	<p>「FCV、PHV、EV」の表記に関して、意見番号 57 に対する市の考え方で、市の低炭素都市 2050 なごや戦略では「低炭素カー」と表現されているので、「低炭素カー (FCV、PHV、EV)」と統一して表記すると、「FCV より EV」という意見に対しては、普及したいのは低炭素カーということが、より伝わるのではないかと考えます。</p>	<p>低炭素都市 2050 は二酸化炭素などの温室効果ガスを少なくするという戦略ですので、車についても二酸化炭素を減らす観点から「低炭素カー」という表現にしています。部会では、温室効果ガスの削減という観点より、窒素酸化物や SPM を減らすという観点ですので、その場合は「低公害車」という表現になります。</p> <p>ただ一般に、低炭素カーや低公害車と表現した場合は、FCV、PHV、EV に加えて、ハイブリッド車やクリーンディーゼル車等も含まれます。部会では FCV、PHV、EV に限定して増やしていきたいという考えを持っていますので、今の表記でご理解いただけないかと考えます。</p>

	質問、意見の概要	事務局の回答
7	<p>低炭素カーの後に括弧でFCV、PHV、EVの3つを捻出すれば限定されるのではないかと考えます。</p>	<p>委員のご指摘を踏まえて、一度事務局で検討させていただきます。</p> <p><b>&lt;事務局の補足&gt;</b>  FCV、PHV、EVについては、相応しい総称がないため、第一次報告（案）の表現のままとさせていただきます。</p>
8	<p>意見番号50について、貨物自動車を最新規制適合車に買い替えると、PMの排出量が25分の1になるとありますが、今までの部会で明示されていたか。</p> <p>中間とりまとめの報告書を見たときに疑問に思われた市民の方が、この部会の考え方の資料を見ないとわからないのは不親切と思いました。</p>	<p>PMの排出量が25分の1になるという表現は、これまでの部会で明示されていません。</p>
	<p>排出量が減少した理由については、報告書の3ページの「これまでの達成に向けた取組」または、資料3で排出量が減ってきているという説明をするべきと考えます。市民意見及び部会の考え方の資料で記載するだけでなく、報告書の方にも記載するべきと考えます。</p>	<p>報告書に説明を追記します。</p> <p><b>&lt;事務局の補足&gt;</b>  第一次報告の資料3に追記しました。</p>

## 議題 2. 第一次報告（案）

	質問、意見の概要	事務局の回答
9	報告書の 15 ページについて、PM2.5 対策（中長期的課題）の最後の文章の所で、「PM2.5 対策（中長期的課題）の検討として」の部分は必要ないと考えます。	<p>中長期的課題とは何なのかということを変更して説明する意図で記載していますが、タイトルにもありますし、前のページでも説明がありますので、削除したいと思います。</p> <p><b>&lt;事務局の補足&gt;</b>            第一次報告の「9（1）PM2.5 対策（中長期的課題）」を修正しました。</p>

## 議題 3. その他

	質問、意見の概要	事務局の回答
10	平成 17 年の大気環境目標値の見直しのときには、附帯意見はどういう扱いにされたのでしょうか。	平成 17 年の大気環境目標値の見直しの答申では、附帯意見はありませんでした。今回、附帯意見として整理させていただいた事項については、環境審議会から名古屋市に対する意見として受け取らせていただくもので、その後に環境審議会で審議することではなく、名古屋市の環境局で、附帯意見の内容を対応させていくものになります。