

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

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
1	05～11	健康の保護にかかる目標値（案）について、対象物質と目標値の考え方は、環境基準に準じて構成されており、妥当と考えます。	今般の「市民の健康の保護に係る目標値（案）」にご賛同いただいたものと理解します。目標値として定める大気汚染物質は、環境基準が定められている11物質のうち、環境基準及び現行の環境目標値が過去10年で達成されていない物質など、市が重点的に取り組む必要がある物質について定める必要があると考えています。
2	05～11	1ページ（2）課題において、「微小粒子状物質（PM2.5）については、平成26年度結果では、環境基準の達成率が低い状況であり、市民の関心も高く、達成に向けた取組が求められている。」とし、2ページ「大気環境の現況」で「環境基準について、平成23年度から平成25年度は全測定局で非達成、平成26年度は17測定局のうち14局で非達成、平成27年度は18測定局のうち3局で非達成、平成28年度は全測定局で達成している。」と取り組みによる状況の変化が述べられている。それを踏まえて、10ページ（3）市民の健康の保護に係る目標値（案）として、微小粒子状物質が新たに追加されたことは評価に値する。	
3	05～11	p1(2)課題で、“微小粒子状物質(PM2.5)については、平成26年度結果では、環境基準の達成率が低い状況であり、市民の関心も高く、達成に向けた取組が求められている。”とありますが、その後の結果は“環境基準について、平成23年度から平成25年度は全測定局で非達成、平成26年度は17測定局のうち14局で非達成、平成27年度は18測定局のうち3局で非達成、平成28年度は全測定局で達成している。”p2と変化しています。その状況を加味して、“達成に向けた取組が求められている。”という課題設定をし、市民の健康の保護に係る目標値(案)として、微小粒子状物質を新たに追加しているp10～p11は評価に値します。	

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
4	05～11	NO₂もSPMもほぼ目標を達成している上、減少傾向にある。NO₂の達成時期「平成35年度」は35年度に達成していればよいのか、35年度までのどこかで達成していればよいかわからない。「35年度までの早期に達成し、維持するよう努める。」とすべきではないか。 また、SPMは達成している年もあるので、達成時期「平成35年度」では既に達成していることにはならないか。よって、現行の「達成し、維持するよう努める。」でよい。	市民の健康の保護に係る目標値について、二酸化窒素と浮遊粒子状物質に係る環境目標値の達成時期は、資料4に示した市で実施したシミュレーションにおいて平成30年度及び平成35年度の対策将来濃度を予測したことを踏まえ、「平成35年度」と設定すべきと示したものです。なお、平成35年度までのより早い時期に達成されることが望ましいと考えています。 平成17年に設定した現行のSPMの環境目標値の達成時期は、平成14年度までは環境目標値を達成していない測定局もあったことから、「達成し、維持するよう努める。」と設定されたものです。この度の「平成35年度」という達成時期は、平成35年度までに達成を目指すものであり、「達成し、維持するよう努める。」よりも確実な達成を目指すことを意味するものです。
5	05～11	最近のデータによると、SPMはすべての測定局で環境目標値を達成していることが多く、また、二酸化窒素でも1局を除き環境目標値を達成しています。 このような状況で、達成時期を平成35年度としていますが、もっと早い時期の達成を目指すべきではないでしょうか。	
6	05～11	PM2.5の成分分析結果があるが、このような具体的な分析結果から具体的な対策を導いた方がよいのではないかと思います。どの産業、どの工場からの発生なのか、明確にしてくれると、名古屋市として具体的なすべき取り組みが見えてくる。	微小粒子状物質の発生源別の寄与割合を明らかにして、効果的な対策を検討することについては、この度の先行して報告する事項（第一次報告）では盛り込まず、PM2.5対策（中長期的課題）として今後継続して審議し、最終的な報告において検討結果を取りまとめる考えでいます。
7	05～11	微小粒子状物質が改善の傾向にある現状を考慮すれば、目標値として現行環境基準「1年平均値15μg/m³以下であり、かつ、1日平均値35μg/m³以下であること」ではなく、健康被害のリスクを減らすためには、可能な限り低い数値へと見直すべきで「1年平均値10μg/m³以下、1日平均値（99%値）25μg/m³以下」というWHO基準を目指すべきである。	環境審議会答申「名古屋市公害防止条例の見直しに当たっての基本的な考え方」（平成14年7月）における環境目標値の設定に係る基本的な考え方を引き続き維持し、市民の健康の保護に係る目標値として定める大気汚染物質の環境目標値の値については、人の健康に関する点で考えれば、全国一律であるべきで、環境基準に準じて設定する必要があり、評価方法については環境基準と同一とすることが適当と考えています。なお、微小粒子状物質の環境基準は、中央環境審議会の答申に基づき、疫学及び毒性学の科学的知見から総合的に判断し、環境大臣により設定されたものです。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
8	05～11	8ページ以降に示されている「微小粒子状物質の発生機構や発生源の寄与割合について科学的に解明すべき課題が残されている」という現状に対して、現時点の知見に基づき検討をすすめる「短期的課題」と科学的知見の集積を図り検討を進める「中長期的課題」の2段階に分けて施策検討されていることは評価でき、その施策が着実に進められることに期待する。	今般の市が進めるべきPM2.5対策の考えにご賛同いただいたものと理解します。PM2.5対策（短期的課題）として示した市内の排出抑制策について、市は積極的に進める必要があると考えています。また、PM2.5対策（中長期的課題）として、PM2.5の発生源別の寄与割合を明らかにして、効果的な対策を検討することについては、この度の先行して報告する事項（第一次報告）では盛り込みませんが、PM2.5対策（中長期的課題）として今後継続して審議し、最終的な報告において検討結果を取りまとめる考えです。
9	05～11	今後は、“微小粒子状物質の発生機構や発生源の寄与割合について科学的に解明すべき課題が残されている”という事情は理解できるので、“現時点の知見に基づき検討をすすめる「短期的課題」と科学的知見の集積を図りつつ検討を進める「中長期的課題」の2段階に分けて”p8施策を着実に進めることを期待します。	
10	05～11	光化学オキシダントの達成時期について、早期に達成するよう努める方向に何ら異論はありませんが、近年増加傾向で推移していることをふまえますと、直ちに目標値を達成できるとは思えません。越境移流や複雑な生成メカニズムの要素がありますが、当面の目標として、少なくとも「数年間続けて減少傾向がみられるようになる」ことを第一歩としてはいかがでしょうか。	光化学オキシダントは市内の全測定局で環境基準を達成できていない状況が続いていること、また、生成メカニズムが複雑であることを踏まえると、環境目標値の達成時期については「早期に達成するよう努める。」と設定せざるをえないと考えます。市は、これまでの達成に向けた取組みを引き続き実施するとともに、今後、前駆物質であるVOCやNOxの削減のため、当部会が示したNO ₂ の環境目標値の達成に向けた取組やPM2.5対策（短期的課題）を積極的に進める必要があると考えます。 また、市は、Oxの長期的な変化を「光化学オキシダント濃度8時間値の日最高値の年間99パーセンタイル値の3年平均値」という指標により評価し、経年変化や対策の効果を把握しながら、有効な対策を進めることが求められます。 ご指摘の当面の目標を別に定め、段階的な達成を目指すことについては、今後の検討課題として継続して審議することとし、その旨を追記します。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
11	05～11	光化学オキシダントについて、数年間続けて減少傾向がみられるようになるために必要な対策が前駆物質量の低減になるかと思ひます。一定の指標や目標を設けて、塗装、印刷、ガソリンスタンドなどの様々な業種から発生する非メタン炭化水素の低減を目指す必要があると思ひます。	光化学オキシダントの環境目標値を達成するための取組として、市は、これまでの取組を引き続き実施するとともに、今後、前駆物質である非メタン炭化水素を含むVOCやNOxの削減のため、当部会が示したPM2.5対策（短期的課題）を積極的に進める必要があると思ひます。 また、0xの環境濃度を低減するための効果的な対策についても、PM2.5対策（中長期的課題）とあわせて今後継続して審議し、最終的な報告において検討結果を取りまとめることとし、その旨を追記します。
12	05～11	NOやSPMが下がっているにもかかわらず、なぜ0xが低下せず、上昇しているのか、その発生メカニズムをもっと詳細に調べていただきたいと思ひます。素人考えですが、反応は高度の高い場所やもっと広域的、たとえば伊勢湾、三河湾全体のような広いエリアで反応が起きているのではないのでしょうか。 その意味で、愛知県、三重県、岐阜県も巻き込んだ広域的なエリアで高度2千、3千メートルのような高い場所での測定を含めた実測調査とシミュレーション調査とが必要ではないのでしょうか。また、根本的に自動車や工場からの汚染物質を減らすことで0xが本当に減るのかどうか、中国や韓国からの移流によるものはどの程度あるのか、十分に調査する必要があると思ひます。全国的に上昇傾向にあるという意味では、しっかり予算をとって、環境省とも連携をとり、県、他の自治体とも連携をとって大規模に調査をしていただきたいと思ひます。そもそも規制になじむのかどうかも含めて十分な調査が必要であると思ひます。	市は、光化学オキシダント濃度が増加傾向となっている要因の解明などの調査研究を推進する必要があると考えています。 また、ご指摘を踏まえ、0xについては全国的にも環境基準を達成できておらず、国や他自治体においても対策検討を進めていることから、これらの動向を注視するとともに情報共有を図るなどの連携が必要であると考え、その旨を追記します。
13	05～11	光化学オキシダントについては、注意報等の発令が多い自治体（東京都、大阪府など）と情報共有するなど、連携して原因や対策を取り組んでいただきたい。	
14	05～11	平成23年度は、光化学オキシダント濃度が全国的に減少している。大きな変化があった年度に何があったのかを近隣諸国を含め、把握する必要があると思われる。	

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
15	05～11	ベンゼンなど改善が見られた項目について「以後測定基準を定めない」というのは市民感情から外れているように思います。いちど改善してもまた復活することは多いにありうるからです。むしろ検査項目を増やし、多項目とひとまとめにしてでも継続した測定・監視と市民への報告をお願いいたします。	改めて環境目標値を定める必要はないとしたベンゼンについても、現状の環境濃度を踏まえ、将来においても環境基準の達成を維持するよう努め、それを確認するために監視を引き続き行う必要があると考えていますので、その旨を附帯意見において示したところです。
16	05～11	大型トラックや特殊車両の排出ガス規制を強化する必要がある、規制強化に向けて国へ働きかけを行っていただきたい。市外から、自動車NOx・PM法の非適合車の流入もあると思われる。	市においては、これまでも自動車排出ガス対策として、名古屋市自動車公害対策推進協議会や大都市環境保全主管局長会議を通じて、国に対して自動車環境対策の推進に関する要望を実施しているところであり、引き続き実施する必要があると考えます。
17	05～11	9ページ(エ)PM2.5対策(短期的課題)の③自動車排出ガス対策で「燃料電池自動車(FCV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)・電気自動車(EV)の導入に向けた目標を関係機関、関係団体、メーカー等とともに策定するなどして、燃料電池自動車等の導入促進を図る必要がある」としている。 しかし、フランス、イギリス政府が2040年にはガソリン車、ディーゼル車の販売禁止の方向性を示すなど、世界の流れは電気自動車普及へと急速な転換が進められており、水素ガス充填場所など大幅なシステム変更が必要な燃料電池自動車を強調するのではなく、現実的に早期に導入が可能な電気自動車(EV)を先に表記し、「電気自動車等の導入促進を図る必要がある」と修正すべきである。	燃料電池自動車(FCV)、電気自動車(EV)ともに走行中には大気汚染物質をまったく排出しないことから、いずれも導入促進を図る必要があると考えますが、具体的な対応については、今後、市において検討されるものと考えます。
18	05～11	p9 PM2.5対策(短期的課題)の③自動車排出ガス対策で“燃料電池自動車(FCV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)・電気自動車(EV)の導入に向けた目標を関係機関、関係団体、メーカー等とともに策定するなどして、燃料電池自動車等の導入促進を図る必要がある”とありますが、水素ガス充填場所など大幅なシステム変更が必要な燃料電池自動車を強調するのではなく、現実的に普及が進んでいる電気自動車を中心とするため、目標策定は、電気自動車(EV)と燃料電池自動車(FCV)を入れ替えるとともに、“電気自動車等の導入促進を図る必要がある”と修正すべきと考えます。 フランス、イギリス政府が2040年にはガソリン車、ディーゼル車の販売禁止で、トヨタが考えているより10年早く事態が急展開し、世界の流れは電気自動車への転換です。	

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
19	05～11	電気自動車で大気汚染が解決するとしても、都心部での自動車交通は、駐車場やガソリンスタンドなどの無駄な土地利用、個人運転による事故の発生・運転手の疲労、無秩序なルート選定による渋滞の発生など、そもそも公共交通機関として自動車走行を前提とする政策が見直されるべきで、鉄道・路面電車優先の公共交通政策への転換を提言すべきである。	燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（EV）ともに走行中には大気汚染物質をまったく排出しないことから、いずれも導入促進を図る必要があると考えます。 なお、名古屋市における交通政策のあり方に関する事項については、市の関係部署に伝えます。
20	05～11	市長が試乗した報道の中で“市は中心部での「バス高速輸送システム」(BRT)の運行を検討しており、選択肢の一つとする。…昨年に名古屋駅と名古屋城周辺を結ぶ路線を第1期として整備する案を示している。 ”(中日2017.6.6)とあり、いかにも燃料電池バスが既定事実かのように報道されていますが、そもそも、今年3月の意見募集では「バス高速輸送システム」(BRT)ではなく、LRT(次世代型路面電車システム)への意見が多かったはずですが。 私たちは、電気自動車で大気汚染が解決するとしても、都心部での自動車交通は、駐車場やガソリンスタンドなどの無駄な土地利用、個人運転による事故の発生・運転手の疲労、無秩序なルート選定による渋滞の発生など、そもそも公共交通機関として鉄道・路面電車に劣る自動車走行を前提とする政策は間違っていると考えています。	
21	05～11	環境目標値の達成に向けて拡充する取組に一般家庭に対するものが入っていません(一部、エコカーの導入促進は関係していると思いますが)。一般家庭に対する働きかけなどの取組みも必要ではないでしょうか。	大気環境を改善するため、一般家庭において、より多くの市民にエコドライブや省エネに取り組んでいただくことが大切と考えます。従って、市は、市が実施する大気環境の監視や改善のための取組などを積極的に広報するなど、普及啓発を進める必要があると考えます。
22	05～11	「科学的に解明する」体制として、具体的に9ページ④調査研究の推進に位置付けられている名古屋市環境科学調査センターの充実が求められ、観測、監視、研究体制の強化のため人的、質的に整備することが必要不可欠である。	名古屋市環境科学調査センターは、科学・技術的な側面から環境行政を支える専門的な調査研究機関の役割りを果たす必要があります、そのための体制は必要だと考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
23	11～13	快適な生活環境の確保に係る目標値（案）として、SPMの1年平均値が0.015 mg/m ³ 以下が示されており、健康の保護以外に、快適な生活環境の確保を追加することは評価できる。	今般の「快適な生活環境の確保に係る目標値（案）」にご賛同いただいたものと理解します。快適な生活環境の確保に係る目標値として、浮遊粒子状物質（SPM）について「1年平均値が0.015mg/m ³ 以下であること」とすることが適当と考えます。
24	11～13	p13快適な生活環境の確保に係る目標値(案)として、SPMの1年平均値が0.015mg/m ³ 以下が示されていますが、健康の保護以外に、快適な生活環境の確保を追加することは評価できます。	
25	11～13	快適な生活環境の確保にかかる目標値（案）について、視程調査ではっきりと遠くが見通せるSPM濃度0.005mg/m ³ 以下の状態が現状の2倍程度に増加することを目指す方針を示されましたが、これを年平均値をもって評価することについて、もう少し丁寧な説明が必要ではないでしょうか。	快適な生活環境の確保に係る目標値について、浮遊粒子状物質（SPM）濃度が低減された状態であれば、大気が澄んでいて遠くが見通せるようになり、視程調査においてははっきりと遠くを見通すことができた濃度（0.005mg/m ³ ）の状態が現状より2倍程度に増加することを目指すように設定することが適当と考えます。 また、その評価は、分かりやすい統計値である必要あると考え、年平均値を採用することが適当と考えます。さらに、資料7の常時監視の測定値（時間値）の累積分布の解析から、SPM濃度
26	11～13	快適な生活環境の確保にかかる目標値（案）の設定について、仮に高濃度の出現頻度が中程度の濃度に改善されるだけでも年平均値は低減すると思いますが、視程を前提とした快適な生活環境の改善に直接結びついているかは不透明です。前述のSPM濃度0.005mg/m ³ 以下の状態（頻度）が現状と比べて2倍に増加することを直接的に評価指標としてもよいのではないかと感じました。	0.005mg/m ³ 以下の状態を現状の2倍にするには、現状の濃度（全市平均値0.020mg/m ³ （平成27年度）、0.018mg/m ³ （平成28年度））から、SPMの濃度分布全体を0.004mg/m ³ 程度低くすることが求められています。これを年平均値に当てはめると0.015mg/m ³ となることから、目標値は「1年平均値が0.015mg/m ³ 以下であること」とすることが適当であると考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
27	11～13	快適な生活環境の確保に係る目標値（案）について、健康の保護に係る目標値（案）の「1時間値の1日平均値が0.10 mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20 mg/m ³ 以下であること」とは、統計値が異なるため、直接的比較ができない。この「1年平均値が0.015 mg/m ³ 以下」が1日平均値のどれぐらいに当たるのかを示す必要がある。	快適な生活環境の確保に係る目標値について、浮遊粒子状物質（SPM）の目標値の評価は、生活環境は市民の日常生活に関わるという観点から、大気汚染物質の濃度分布全体を平均的に低減することが望ましく、また、分かりやすい統計値でもあることから、年平均値を採用することが適当と考えます。 なお、SPM濃度について、平成27年度の常時監視結果においては、市民の健康の保護に係る目標値の評価方法（1日平均値の2%除外値）では、愛知工業高校で0.046mg/m³、天白保健所で0.040mg/m³ですが、「1年平均値が0.015mg/m³以下」の状態に大気環境が改善された場合では、1日平均値の2%除外値は愛知工業高校で0.042mg/m³、天白保健所で0.037mg/m³となります。その旨を資料7に追記します。
28	11～13	快適な生活環境の確保に係る目標値（案）について、健康の保護に係る目標値（案）の「1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること」とは、統計値が異なるため、直接的比較はできません。この年平均値が日平均値のどれぐらいに当たるのかを示してください。	
29	11～13	・「快適な生活環境の確保に係る目標値」について 「年平均値0.015mg/m³以下」というには相当高い目標に思われるが、達成する見込みはあるのでしょうか。達成にむけて更なる対策を検討されているのでしょうか。	市が実施したシミュレーション結果によると、「年平均値0.015mg/m³以下」は、平成35年度の対策将来濃度においても全測定局で達成できていないほど高い目標です。従って、環境目標値を達成するための取組については、市民の健康の保護に係る目標値として定める浮遊粒子状物質の環境目標値を達成するため取組に加え、より一層の改善を目指すための取組として、PM2.5対策（中長期的課題）とあわせて今後継続して検討する考えでいます。その検討結果については、この度の先行して報告する事項（第一次報告）では盛り込みませんが、最終的な報告において取りまとめる考えでいます。
30	11～13	快適な生活環境の確保に係る目標値としてSPMの1年平均値を設定したのは、毎年の推移を見ることができるので良いことだと思います。可能であれば二酸化窒素など他の物質についても定めてはどうでしょうか。	今般の「快適な生活環境の確保に係る目標値（案）」にご賛同いただいたものと理解します。快適な生活環境の確保に係る目標値として、浮遊粒子状物質（SPM）について設定することが適当と示しましたが、それ以外の大気汚染物質等についても、引き続き、検討を進めていく必要があると考えています。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
31	13～14	視程調査は、評価方法に多少の問題点などあるかもしれませんが、市民にわかりやすい指標として有効だと思いますので、導入していければ良いと思います。	市民にわかりやすい指標として、視程を候補にすることについてご賛同いただいたものと理解します。 視程については、市民にわかりやすい指標として設定するかどうかについて、今後、さらに検討していく必要があると考えます。その場合、試験調査の結果を踏まえ、適切な調査方法をさらに検討する必要があると考えます。その検討結果については、最終的な報告において取りまとめる考えでいます。
32	13～14	視程調査など、市民にも分かりやすい指標があるのは良いことだと思います。	
33	13～14	13ページ(2) 視程調査について、視程調査について平成6年度までの検討で環境目標値の補助指標として設定するには十分ではなかったが、デジタルカメラ等の普及で目視による評価に加え、撮影した写真によりコントラストを評価することが容易になったとして、昔の結論にこだわらず、改めて調査検討し「この試験調査の結果を踏まえると、視程を市民に分かりやすい指標として設定することができる可能性がある」という結論をだしたことは評価できる。	
34	13～14	p14市民に分かりやすい指標等として、視程調査について平成6年度までの検討で環境目標値の補助指標として設定するには十分ではないとされました。 しかし、デジタルカメラ等の普及で目視による評価に加え、撮影した写真によりコントラストを評価することが容易になったとして、昔の結論にこだわらず、改めて調査検討し“この試験調査の結果を踏まえると、視程を市民に分かりやすい指標として設定することができる可能性がある”という結論をだしたことは評価します。	
35	13～14	視界によって環境をとらえるというのは、確かにわかりやすいと思います。	
36	13～14	私たちの周りにある空気は、無色・透明・無臭なので大気汚染の状況が良くなってきても、実感がありません。環境基準など数値で評価されていますが、その数値の変化が私たちの生活にどれ程寄与しているかも判り様がありません。 今回の見直しで提案されている「視程」は大気が澄んで遠くが見渡せる状態を自分の目やデジカメの撮影で判断できるので、とてもわかりやすくよいと思います。	コントラストによる評価については、資料9に具体的な説明を追記します。 視程については、市民にわかりやすい指標として設定するかどうかについて、今後、さらに検討していく必要があると考えます。その場合、試験調査の結果を踏まえ、適切な調査方法をさらに検討する必要があると考えます。撮影に使用するカメラの機差や設定の違いによる評価の変化についても、今後の試験調査の結果を踏まえて検証することが必要であると考えます。その検討結果については、最終的な報告において取りまとめる考えでいます。
37	13～14	コントラスト(比)がそもそも何なのかわからない。P32～の評価方法の(1)はわかりやすいが、(2)の評価方法や(3)のCRの値の意味がわかりません。撮影するカメラの能力(毎回違うカメラで撮影するなど)の違いや設定の違いで評価が変わることはないですか。	

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
38	13～14	・「市民に分かりやすい指標」について 目標物の見え具合、視程を用いた評価は、 市民が日常的に確認できるので良いと思 いますが、見え具合は天候や周辺の明るさ等 にも左右されると思います。市民が調査す るためには、どのような場所で、どんな気象 条件の際に調査するなど調査方法を具体的 に示す必要があるのではないのでしょうか	視程を市民に分かりやすい指標として 設定する場合は、市は多くの市民ととも に視程調査ができるような仕組みを作 り、年間を通じた調査を実施する必要が あると考えます。また、試験調査の結果 を踏まえ、調査する場所、時刻、時期、 気象条件等を考慮した適切な調査方法を 検討することが必要であると考えます。 その検討結果については、最終的な報告 において取りまとめる考えでいます。
39	13～14	視程調査について、一般市民に参加して もらう際に、携帯のアプリ等を作成して、参 加者が撮影した写真と、その時の大気環境 のデータを簡単に記録できて、後日その データをいつでも確認できるようにしてお くと、参加者も景色の見え具合との相関を より感じやすくなるかと思います。	
40	13～14	【提案内容】 守山区東谷山山頂での視程調査を行う市民 向け啓発イベントを早春に行う。 【理由】 視程調査を行う啓発イベントについて 本編14ページ、中段に市民が視程調査を行 うことで、大気が澄んで遠くが見通せるよ うな状態を実感することができ、快適な生 活環境の確保のため、より一層の改善に向 けた行動に結びつけることが期待できると の記述があり、大気が澄んで遠くが見通せ るような状態が期待できうる場所、守山区 東谷山山頂（本編24ページ参照）、早春と いう時期（二次生成粒子（本編22ページ参 照）が生成しやすい時期を避ける、大気が 汚れやすい冬季を避ける、眺望に影響する 湿度（PM2.5の成分のその他に含まれる） が低い時期）を選んで市民に視程調査を 行ってもらい、快適な生活環境の確保のた め、より一層の改善に向けた行動に結びつ けてもらえるよう啓発することを狙って行 う。	
41	13～14	視程調査について、今後は、「適切な調査 方法の検討」、「市民参加の仕組み作り」 の方針を誠実に実施し、早い時期の確定を 期待する。	
42	13～14	視程調査について、今後は、“適切な調査方 法の検討”、“市民参加の仕組み作り”の方針 を誠実に実施し、早い時期に確定してくだ さい。	

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
43	13～14	視程調査の結果について、SPMとの関連性が高いとのことですが、他の項目、例えばPM2.5なども市民に分かりやすい指標を開発してほしいと思います。	視程調査については、市は今後も試験調査を実施し、これまでの調査で相関が良かったSPMに限らず、他の大気汚染物質についても視程との関連性を引き続き検討する必要があると考えます。その検討結果については、最終的な報告において取りまとめる考えでいます。
44	13～14	市民に分かりやすい指標として、視程調査をあげられていますが、それ以外でも光化学オキシダントに反応性の高いアサガオの植栽・観察は、小学生にも参加できるわかりやすい大気汚染の指標として、取り組まれるといいと思います。アサガオは、環境省をはじめ他の自治体も取り組んでいるところがあり、名古屋市も取り組まれてもいい企画でもあると思います。	「光化学オキシダント濃度とアサガオの被害葉率の調査」については、市は幼稚園・保育園等におけるアサガオの観察に取り組んでいます。 しかし、資料8の課題のとおり、被害葉率と大気汚染物質の濃度との関連性を明確に評価できないため、その調査結果をもって環境目標値の補助指標とすることは困難であると考えますが、大気汚染の状況に関心を持ち、改善に向けた自主的な行動に結びつけることが期待できるため、事業として継続して実施する必要があると考えます。
45	13～14	市民に分かりやすい指標として、松葉の中にある気孔にたまるダストを顕微鏡で観察する方法も、わかり安く面白い方法であると思います。	マツの葉の調査については「市民参加型大気生活環境調査手法集（環境庁・平成10年3月）」によると、採取や観察が容易であるとされていますが、観察には顕微鏡が必要であること、かつ、顕微鏡を使用する技術が必要であるため、市民が日常生活に取り入れることができる補助指標としては必ずしも適切でないと考えます。
46	13～14	市民に分かりやすい指標について、大気汚染として一番にイメージしやすいのが、モクモクと周囲がばい煙等でくすぶっている状態かと思うので、視程による評価には一定の意味があると思います。市民が大気汚染と聞いて何をイメージするのか、どのような状態をもって大気汚染が軽減された実感できるのか、市民の意識と乖離することのないよう検討を進めていただければと思います。15ページの附帯意見にある市民への普及啓発も兼ねまして、様々な機会をとらえて市民の意識調査をしてみたいかがでしょうか。	市民にわかりやすい指標として、視程を候補にすることについてご賛同いただいたものと理解します。 11ページ「7（1）環境目標値を定める大気汚染物質」のとおり、大気環境における快適な生活環境のイメージは、人によって考えは様々ですが、名古屋市のよう大都市においては、大気が澄んでいて、遠くが見通せるような状態と考えます。この考え方については、今般の意見募集においては、市民のイメージと大きな乖離はないものと理解していますが、ご意見のとおり、市民への普及啓発等の機会をとらえて、市民の意識の把握に努める必要があると考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
47	22～24	シミュレーションがしてあるが、具体的にどの工場の排出が減るといえるのか、シミュレーション条件が明らかになっていないので、良く判らない。	シミュレーションの工場・事業場の計算条件としては、現状の施策が継続した場合に、エネルギー消費量の変化（0.781%/年減少）を考えて、平成35年度は平成24年度比8.6%減と計算されています。それに加え、協定を活用して排出量抑制をすることによる平成35年度は平成24年度比12%減として計算されています。 詳しくは、第4回部会の資料1に示したとおりです。 (参考) 名古屋市環境基本条例に基づく大気環境目標値部会の資料 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-8-1-1-0-0-0-0.html
48	22～24	過去の環境測定結果とシミュレーションが一致していることを示してもらわないとシミュレーションの確度が良く判らず、読んでいて説得力がない。	シミュレーションの精度については、市内の常時監視測定局18局におけるNO ₂ 年平均値と計算値との比較により、「窒素酸化物総量削減マニュアル（新版）」に基づき、変動係数（推定誤差比）を用いて判定されています。精度ランクは最上位のAランクであり、良好に現況濃度を再現されています。 詳しくは、第4回部会の資料1に示したとおりです。 (参考) 名古屋市環境基本条例に基づく大気環境目標値部会の資料 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-8-1-1-0-0-0-0.html
49	22～24	本編 p 8 に発生源が十分に解明されていないとあるので、名古屋市単位でやった努力がどう寄与するのか見えてこない。	PM2.5の効果的な対策を検討するため、市は、PM2.5の環境濃度を予測するシミュレーションモデルにより、課題となっているPM2.5の発生源別の寄与割合を明らかにし、PM2.5の削減方策を検討し、その方策ごとに有効性を確認しながら将来濃度を予測する必要があると考えます。
50	22～24	p22窒素酸化物及び粒子状物質の市内排出量で、PMの自動車分が極端に減少する原因を究明してください。NOxは、H17の現状5,078tがH24予測4,612t(91%)、H30予測3,272t(64%)と常識的な減少ですが、PMは、H17の現状640tがH24予測162t(25%)、H30予測119t(19%)と1/4～1/5に減少します。こうした誰もが不思議に思うことについてはその理由、原因を検討し、その結果を記載してください。	自動車のPM排出量は、規制年別排出係数や車両構成比等で算出されています。 例えば、平成9～11年規制の重量車（貨物自動車）を最新規制車に買い換えるとPMの排出量は1/25になりますので、市が積極的に最新規制貨物車への買い換えを促すことにより、PM排出量は減少すると考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
51	22～24	p22窒素酸化物及び粒子状物質の市内排出量で、船舶・航空機分が極端に減少する原因を明記してください。 NOxは、H17の現状811tがH24予測100t、H30予測83t。PMは、H17の現状173tがH24予測92t、H30予測99t。しかもPMはNOxと異なり、H30には増加します。こうした誰もが不思議に思うことについてはその理由、原因を検討し、その結果を記載してください。	船舶のNOxについては、NOx規制として改正MARPOL条約が平成17年に発効し、新造船への規制等が始まっています。最新の文献（海洋政策研究財団の調査研究報告書）等からこれらを踏まえてNOxが算出されています。平成30年は、規制船への代替、貨物量の増加により算出されています。 また、船舶のPMについては、原因物質であるSOxの規制として改正MARPOL条約による燃料油の硫黄分濃度規制を踏まえて算出されています。平成30年は、貨物量の増加により、PM排出量は増加すると算出されています。 航空機については、現況の排出量が将来にわたって継続するものとして、算出されています。
52	22～24	p23 NOx・SPMシミュレーション結果で、(2)単純将来濃度の予測の③船舶・航空機が、名古屋港港湾計画〔名古屋港管理組合〕（名古屋港の総取扱貨物量）だけです。これでは船舶の分しか計算できません。少なくとも中部国際空港の離発着台数を把握する必要があります。	シミュレーションにおいて、航空機の発生源としては、算定対象範囲にある県営名古屋空港の離発着台数をもとに算出されています。なお、中部国際空港の離発着台数については、算定対象範囲外のため、予測には反映されていません。
53	22～24	p23(3)対策将来濃度の予測で、本市で実施可能なNOx・SPM対策をした場合の将来年度ということで、自動車については「B燃料電池自動車（FCV）・プラグインハイブリッド自動車（PHV）・電気自動車（EV）の導入促進 C H28以降の最新規制貨物車へ買い換え促進」だけですが、B燃料電池自動車等の導入促進は、ほとんど予測値に影響のない程度の台数と思われませんが、何台を見込んでいますか。	FCV・PHV・EV車は、現状の施策が継続した場合に、平成35年度 13000台と予測され、市が積極的に買い換え促進を進めることを条件に、平成35年度 25000台と予測されております。 詳しくは、第4回部会の資料1に示したとおりです。 （参考）名古屋市環境基本条例に基づく大気環境目標値部会の資料 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-8-1-1-0-0-0-0.html
54	22～24	「C H28以降の最新規制貨物車へ買い換え促進」は、何台を見込んでいますか。自動車の占める割合は、NOxについては、H12 39%、H17 42%、H24 45%、H30 40%と非常に大きく、発生源の第1位であり、もっと徹底した対策を検討する必要があります。	最新規制貨物車（平成28年以降）の割合は、現状の施策が継続した場合に、平成35年度は24%と予測しており、市が買い換え促進を積極的に進めることを条件に、平成35年度 30%と予測されています。詳しくは、第4回部会の資料1に示したとおりです。 自動車排出ガス対策は、現在、実施している取り組みに加え、シミュレーションの対策条件や県要綱に基づく自動車NOx・PM法非適合車の流入抑制の周知徹底等を積極的に取り組む必要があると考えます。
55	22～24	また、PMについても、2次生成粒子を除いた1次生成粒子の自動車の割合はH12 53%、H17 41%、H24 19%、H30 15%と第2位を占めるため、NOxと同様主要な発生源としてしっかりした対策を検討する必要があります。	（参考）名古屋市環境基本条例に基づく大気環境目標値部会の資料 http://www.city.nagoya.jp/shisei/category/53-5-22-8-1-1-0-0-0-0.html

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
56	22～24	p23(3)対策将来濃度の予測で、本市で実施可能なNOx・SPM対策をした場合の将来年度ということで自動車については「B燃料電池自動車（FCV）・プラグインハイブリッド自動車（PHV）・電気自動車（EV）の導入促進 CH28以降の最新規制貨物車へ買い換え促進」だけですが、既に2009年11月に策定した“低炭素都市2050なごや戦略”では“カーシェアリングや低炭素カーを普及させ、一方では都心部への自動車の流入抑制を行うなど、かしこい自動車利用（→36頁）を実現します。モーダルシフトや集配送の効率化等によってグリーン物流を実現します。モビリティ・マネジメント等を活用し、低炭素型のライフスタイルを実践します。”とあります。低炭素カーの導入促進のほかに、都心部への自動車の流入抑制、グリーン物流ぐらひは予測の前提条件として追加すべきではないですか。	都心部への自動車の流入抑制、グリーン物流については、定量的な効果が不明であるため、シミュレーションの前提条件にはしていません。 市の低炭素都市2050なごや戦略では、低炭素カーの普及促進をはじめ、カーシェアリング、都心部への自動車の流入抑制、グリーン物流を掲げており、これらを進めることにより、大気環境も改善されるものと考えます。
57	22～24	p23(3)対策将来濃度の予測で、本市で実施可能なNOx・SPM対策をした場合の将来年度ということで、当然のように船舶・航空機は名古屋港管理組合の資料だから何の記載もありませんが、本市で実施可能な対策ではないとしても将来濃度の予測は名古屋港の総取扱貨物量で計算しているだけで、名古屋港管理組合または国の対策が全くありません。しかし名古屋港管理組合の管理者は愛知県知事と名古屋市長が交替し組合議員30人の半分は市議会議員です。総取扱貨物量が増えることはいいことだというような古い考えではなく、市としての明確な方針を示して、それに伴う実施可能な対策を記載すべきではないですか。	船舶の将来濃度の予測には、NOx・PM対策として、新造船規制に対応した船舶への更新や低硫黄型燃料油の使用がシミュレーションの予測に盛り込まれています。 なお、航空機については、現況の排出量が将来にわたって継続するものとして、算出されています。
58	全般	法律上、国がする事、県や市などの地方自治体がするべき事を明確にして欲しい。その上で、法律で規制されていて、企業が行うこと、国民が行うこと、国が行うこと、地方自治体が行うことが明示されていると判り易い。 またその上で法律では規制されていないが、国民に協力をして欲しい項目があると資料が読みやすい。本編の目次構成は悪くはないのだが、なんとなく本文がそういう意図とは違う文面なので、全体を指揮している人の思いが実際にやっている人に伝わっていないのではと感じる。	今回の中間とりまとめは、市が進めるべき環境行政に関する事項を示したものです。 なお、大気環境を改善するためには、より多くの市民に大気汚染の状況について関心を持ってもらうことが大切であるため、市は、積極的に普及啓発を進める必要があると考えます。
59	全般	現在の環境政策やCOPなどの国際的な動きを予測した将来展望があると、企業で環境問題担当者としてどうすべきか、自分の工場ですべきことが明確になってくる。 その時、国や地方自治体から補助金があるのか、税制優遇が受けられるのかとか、また放置するとこういう罰則があるとか、警告があると、この資料が読みやすい。	今後、市が行う具体的な施策について、ウェブサイト等をはじめ、様々な機会を捉えて、国等の補助金や税制優遇制度を、より一層事業者にも周知すべきと考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
60	全般	環境問題が引き起こしている生体・生態への影響があると読みやすい。直接的な因果関係を示すのは難しいのだろうが、こういう病気が増えてきているとか、名古屋市レベルの地方で取り組むべき事と環境問題が結び付けてあると、個人単位でも努力シロが明確になってくる。 例えば、PM2.5が高い時はどうして欲しいのか、その他の環境測定値が高い時はどうして欲しいのか、良く判らない。環境分析結果は本当はもっと分析されていると思うが、いろいろな政策の意味付けと結び付けてくれると判り易い。	市は、PM2.5等の濃度が高いとき（注意喚起情報発表時等）の対応として、不要不急の外出を控えるなどの注意点について、ウェブサイト等をはじめ、メール配信、電光掲示板での掲示、集客場所での放送など様々な機会を捉えて、市民・事業者にも周知しているところです。 なお、主な大気汚染物質の人への影響については、主な大気関係用語（参考資料5）に記載しております。
61	全般	現行の一般環境大気測定局は11、自動車排出ガス測定局は7とありますが（p16）、あまりにも少ないのではないのでしょうか。 とりわけ湾岸部工業地帯とその周辺には重点を置いていただきたく存じます。この地域は名古屋市のみならず、我が国の経済成長を底辺から支えてまいりました。その半面、地域住民には呼吸器疾患はじめさまざまな健康被害が数多く見受けられます。都心部から見える山の見え方の改善のためにも、湾岸地域に重点を置いた測定体制を構築いただきますようお願い申し上げます。	市は、大気の常時監視測定局については、環境省が示した「大気汚染防止法第22条の規定に基づく大気の汚染の状況の常時監視に関する事務の処理基準について」に基づき、地域バランスや交通量を勘案して設置をしております。 また、大気汚染常時監視の測定局における測定のほかに、必要に応じて補完的に大気汚染の状況を調査し、実態を把握する必要があると考えますので、その旨を附帯意見において示したところです。 なお、国や他機関が測定した結果についても、ウェブサイト等で公表されていきます。
62	全般	たとえば現住所の周辺に限っても「前浜通」「宝生」「浜田」「柴田」「星崎1丁目」など、交通量の多い場所、工場に隣接した場所について汚染の実態を詳しく知りたいと思います。	
63	全般	段階的にでも局を増やすことをご検討いただければと思います。また、環境基準の長期・短期評価の適用除外として「工業専用地域、車道その他の一般公衆が生活していない地域又は場所」（p35）とありますが、私どもの生活実感としては、ほとんど一体といってもよいほど隣接した場所を通行し、居住しています。さらに、工場労働者などはその内部で毎日を生きているのです。除外する意味がわかりません。 1）幹線道路沿い（例/国道247・23・1・154、環状線沿線等）を主に工場内外など汚染濃度の高い場所にきめ細かく増設する。	
64	全般	さらに、この地域には高層住宅も多く、名古屋高速3・4号のような二層式の道路から直撃する風も考慮していただきたく存じます。 2）高度にもバリエーションを持たせる（高層住宅上階・二層式道路の上下など）	
65	全般	同様に、公園内で憩う人々も多いため、緑地内と隣接工業地との違いも測定する必要があるのではないのでしょうか。 3）緑地/隣接工業地、鉄道・河川沿線、住宅地域内部の公園など、設置場所を多様化する。	

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
66	全般	今後の目標値の設定とその達成に向けた取り組みには、市民、産業界、学術研究機関、及び行政の連携が欠かせません。また大気汚染は越境移流することも指摘されていますので、市外の関係者も巻き込んだ取り組みが進められますよう期待しております。	市は、環境目標値の達成に向けて、市民、産業界、学術研究機関及び国等の行政機関と引き続き連携を図っていく必要があると考えます。
67	全般	NO ₂ , SPM, PM2.5について、目標値の設定値は、これでよいと思います。これらの大気汚染物質の減少傾向は、自動車排ガスの単体規制、特にディーゼル車の厳しい規制の効果が表れてきたものと思われます。大気汚染濃度が、自動車の排ガス規制により下がっている一方で、固定発生源の規制は、10年以上規制の強化が行われておりません。名古屋市の南部方向には、巨大な排出ガス源をもついくつかの工場があり、西部、南部方向には大きな火力発電所もあります。また、これら名古屋南部の企業は、自動車関連企業であり、発生量は上昇傾向にあります。市域外の企業に対しては、名古屋市は規制の権限はないけれども、名古屋市内の環境濃度を下げるには、愛知県を通じ、国にも働きかけて固定発生源の規制強化を図っていくべきだと思います。	
68	全般	大気環境における汚染原因物質とその要因は非常に多種多様で、かつ外国からの越境汚染問題等があるように非常に広域的であると思われるが、大気汚染に関して行政機関と事業者団体、あるいは、行政機関同士で連携をとり合ったり、共同で対策を考えていく体制はありますか。	
69	全般	以前環境科学調査センターの発表会に参加したことがあります。とても興味深いものでしたが、一般の方には少し敷居が高いかもしれません。今後も更なる測定・調査を期待するとともに、学校教育の場、科学館や生涯学習センターなどで、分かりやすい情報伝達を行って、名古屋市の環境の現状を多くの市民の皆さまに知って、考えてもらえるよう、働きかけの機会を多く設けて下さい。その為の予算もきちんと計上していただけたらと思います。環境は、地道な取り組みによって守られるという事を、改めて考えました。	大気環境を改善するためには、より多くの市民に大気汚染の状況について関心を持ってもらうことが大切であり、市は環境情報について、ウェブサイト等をはじめ、様々な機会を捉えて市民に普及啓発していく必要があると考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
70	全般	市民へのアピール法を一考、協働の意識を持たせてほしい。こうした行政の活動について、私ども一般市民はほとんど知りません。広報誌に小さく書いてよしとするのではなく、もっと市民を巻き込んだ大気対策を考えてほしいと思います。一つの例として、某社が花粉観測に使っている小型測定器の貸し出し、という方法などは参考になるかと思います。 将来的には私ども市民にも協力させていただき、ネットを通じて即時配信、データをとっていく、という形がとれるとしたら、参加を希望する市民は少なくないと思います。いますぐにとはいかないと思いますが、前向きにご一考いただければ幸いです。	市民との協働については、視程を市民に分かりやすい指標として設定し、多くの市民とともに視程調査ができるような仕組みづくりにあわせて検討する必要があると考えます。
71	全般	花粉アレルギー発症のメカニズムで、化学物質やPM2.5の影響で症状がひどくなることを聞きました。このことは多分一例で、大気汚染の原因となる物質は、単に、その物質だけで健康への影響が出るだけでなく、複雑に絡んで健康に影響が出てくる場合も多いのだろうと考えています。そのためにも、ひとつひとつの汚染物質を確実に規制していくことは大切だと思います。市内で環境基準を超える物質があるとの報告がありますが怖いことだと思いました。健康でいることに変えられるものはありません。安心して暮らせるよう、単に規制値を設けるだけでなく、その基準が確実に守られていくような対策を行ってってください。	市は、環境目標値の達成に向けて、市民、産業界等と連携し、各種対策の取り組みを確実に進める必要があると考えます。

意見 番号	頁	意見	部会の考え方
72	その他	現在、地球環境に関して、もっとも取り組むべき課題は、温暖化対策であることは、明らかであると思います。とくにCO₂濃度を名古屋市は2か所で測定していますが、その濃度の上昇の状況は、恐怖を覚えるような上昇率です。平成5年から農業センサーを測定されており、年平均で381ppmであったものが、平成27年の結果では425ppmになっています。22年間に44ppm上昇しており、1年間に年平均値で2ppmづつ上昇していることになります。もちろん二酸化炭素は、有害物質ではなく、環境基準も決められてはいませんが、このまま上昇を続けていけば、はたしてどこまで上昇していくのでしょうか。二酸化炭素は雨にも溶けて酸性雨にもなるし、地上の水に溶けて地上水の酸性化を起こすのは間違いありません。 今回のパブリックコメントで取り扱う項目ではないことはわかりますが、大気環境を測定している名古屋市として、一般の大気環境の公表資料に二酸化炭素の濃度も一緒にもっと公表すべきであると思います。市民にもっと関心を持ってもらい、地球温暖化対策を推進していくためにももっと二酸化炭素濃度をPRすべきであると思っています。	地球温暖化対策は、当部会に対する付議事項ではないと考えます。 意見の内容について、市の担当部署に伝えます。 なお、二酸化炭素の測定結果の公表に関しては、市において検討していく必要があると考えます。
73	その他	放射性物質の測定についても一本化し、市民に示してほしい。 2011年の東日本大震災以来、放射線量の測定結果にも関心が持たれるようになりましたが、現在こちらのモニタリング情報は別扱いとなっています。同じ大気のことですので、情報として一本化し、たとえばインターネット上では一つのページですべてが確認できるようにしていただきたくお願い申し上げます。	市では、原発事故などの放射性物質の放出を伴う事故が発生した場合に備え、市独自でモニタリングポストを設置し、空間放射線量率の常時監視を行っています。その結果は、市のウェブサイトで愛知県や近隣のデータとともにリアルタイムに公表しており、それ以外の大気汚染の常時監視のウェブサイトとは別となっています。 なお、市のウェブサイト等における放射性物質とそれ以外の大気汚染の常時監視結果の情報発信の方法については、市において検討していく必要があると考えます。その旨を、附帯意見に追記します。 (参考) 名古屋市放射線モニタリング情報 http://www.houshasen.city.nagoya.jp/