

最終報告の中間とりまとめに対する市民意見及び部会の考え方

1 意見募集期間

令和元年 8 月 13 日（火）～9 月 12 日（木）

2 提出者数

9 名

3 意見の概要

（１）資料校正、表記の修正	意見数	2
（２）環境基準・環境目標値	意見数	3
（３）自動車対策	意見数	7
（４）その他の対策	意見数	5
（５）シミュレーションへの疑義	意見数	2
（６）視程	意見数	5
（７）船舶への対策	意見数	3
（８）その他	意見数	4

合計

意見数 31

4 市民意見と部会の考え方について

番号	頁番号	意見	部会の考え方
		資料の修正、表記の修正	
1	p1	大気環境目標値の見直しに至る背景と経緯で、“平成 21 年(2009)度に、国は微小粒子状物質 (PM2.5) を環境基準として設定したが、本市の大気汚染常時監視結果…PM2.5 の達成率が低い状況であった、…平成 29 年 11 月(2017 年 11 月)に第 1 次答申を行い、市は、同年 12 月に環境目標値の見直しを行っている。”として、微小粒子状物質 (PM2.5) を新たに追加した点は評価に値します。ただし、この部分では見直しを行っているという抽象的な文章ではなく、PM2.5 の環境目標値を新たに追加したと明記してください。	「PM2.5 の環境目標値を新たに設定するなど環境目標値の見直しを行っている。」と修正します。
2	p7,資料 1,資料 4	O x の当面の目標について、現状の平成 30 年度で 1 時間値が 0.06ppm を超えた時間数を全局平均だけでなく測定局ごとに示してはどうか。 O x の当面の目標 (案) に対して、現状でどの程度なのかわかりやすくなると思います。	ご指摘のとおり、修正します。
		環境基準・環境目標値	
3	p1	「2 大気環境の現況」は「資料 1」にある測定局の結果をもとに達成状況の評価している。 港湾地区は環境基準の適用除外地域であるが、昼間人口は従来からの港湾関係労働者に加え、近年、大型レジャー施設が新設されたことにより、大気汚染の影響を受けやすい乳幼児・児童が多数滞在する地域となっている。適用除外地域として取り扱うことが現実にそぐわない状況があり、環境基準に対して現状を評価する必要がある。また、汚染源として工場が多数立地し、船舶の寄港数も増えている地域として、数値を把握することは重要です。 港湾地区にも大気汚染の常時測定局を設け、目標値の達成と大気環境の評価のためのデータとして使用してください。	大気環境常時監視の測定局については、環境省が平成 17 年 6 月に地方自治体に通知した「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」に基づき、環境基準の達成状況や過去の経緯も十分配慮して、市において適切に選定されているものと考えます。 なお、港湾地域における測定については、名古屋港管理組合からの要望を踏まえ平成 30 年度より市が大気環境測定車により実施しています。
4	p5,p11	微小粒子状物質 (PM2.5) は全測定地点で目標値を達成し、達成時期について「達成を維持する」となっている。達成期間が短いとはいえ、短期間改善の傾向にある現状を考慮すれば、健康被害のリスクを減らすために、現行環境基準「1 年平均値 $15 \mu \text{g} / \text{m}^3$ 以下であり、かつ、1 日平均値 $35 \mu \text{g} / \text{m}^3$ 以下であること」ではなく、可能な限り低い数値を目標とすべきで「1 年平均値 $10 \mu \text{g} / \text{m}^3$ 以下、1 日平均値 (99%値) $25 \mu \text{g} / \text{m}^3$ 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る、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。

番号	頁番号	意見	部会の考え方
5	p8,p11	「光化学オキシダント（O ₃ ）については、令和 12 年（2030 年）度までに『昼間の 1 時間値が 0.06ppm を超えた時間数が 300 時間以下であること』を当面の目標として設定する。」となっているが、「令和 12 年（2030 年）度」という目標設定はあまりにも冗長であり、原因の調査・研究の取り組みをも遅らせることになるのではないかと。目標年度を 5 年以内として、それを実現させるための調査・研究に対して、人員、予算等を増やすなど具体的施策を講じるべきである。	目標の設置としては令和 12 年度ですが、当面の目標の早期達成のため、最終答申で示される環境目標値の達成に向けて拡充・強化する対策については、国の動向に注視しながら、市において適切に対応されるものと考えます。
		自動車対策	
6		自家用車利用が多い名古屋ですから、電気自動車普及へのインフラ整備をしてほしい。	FCV、PHV、EV をはじめとする電動車（xEV）につきましては、それぞれ特長が異なっており、一概に優先順位を定めることはできないと考えます。
7	p4	PM2.5 対策(短期的課題)、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）の導入促進”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）を入れ替えるべきと考えます。 現に環境白書 P49 では「電気自動車を 3 台、ハイブリッド自動車を 9 台、プラグインハイブリッド自動車を 1 台導入するなど、公用車への率先導入を行っており、」と、電気自動車、ハイブリッド自動車がメインとなっています。 順序だけではなく“燃料電池自動車等の導入促進”P6 のまとめは“低公害車の導入促進”としてください。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。こうした流れに敏感に対応してください。	大気汚染の改善に向けては、これら各電動車の特長をふまえて総合的な普及促進が適当であると考えます。 具体的な対応としては、市において進められている「第 2 次なごや自動車環境対策アクションプラン」の目標年次が 2020 年度となっており、その見直しが予定されていることから、その場で検討されるものと考えます。
8	p6	また、「自動車排出ガス対策」として、「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」と並列して記載されているが、「燃料電池自動車（FCV）」への取り組みは限定的で、汚染源対策としての効果が得られるほど普及することが期待できないのではないかと。世界的動向からみても、導入スピードや技術的完成度から「電気自動車（EV）」の割合を増やしていくことが汚染源対策として実効が期待できると思われる。重点を絞り対策をたてるべきである。	
9	p6	FCV、PHV、EV の導入促進をしっかりと取り組んでほしい。FCV、PHV、EV の導入が進めば、ガソリンスタンドでの給油も減るのでガソリンペーパーの排出も減り、PM2.5 等の大気汚染物質の発生も減少すると思います。	
10	p6	FCV、EV の導入を特に進めてほしいです。 ・ガソリン給油の削減につながります。 ・FCV は、インフラ整備やメーカーの生産体制、高価な車両価格等の点から、台数を大きく増やすにはまだまだ相当の期間を要すると思いますが、導入促進に向けて働きかけてほしいです。	

番号	頁番号	意見	部会の考え方
11	p10	自動車排出ガス対策は、・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・最新規制適合車への代替促進の２種類ですが、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流入抑制を行うなど、かしこい自動車利用を実現します。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。”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、グリーン物流ぐらいは予測の前提条件として追加してください。	市の低炭素都市なごや戦略第2次実行計画において、次世代自動車の普及促進をはじめ、都心部への自動車の流入抑制、グリーン物流などが掲げられており、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。 しかし、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。
12	p19	自動車の占める割合は、NOxについては、2015年度37%と非常に大きく、発生源第1位であり、流入規制、公共交通拡充などもっと徹底した対策を検討する必要があります。 また、PMについても、自動車の割合は、2015年度28%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。	PM2.5の環境濃度に対する自動車の占める寄与割合が高いことや、自動車からのNOxの排出量が多いことから、NOx、PM2.5ともに自動車の影響が大きいと考えており、適切な対策を市は実施する必要があると考えます。
		その他の対策	
13	p5~7	PM2.5の効果的な対策の一つに「県条例の対象とならない一定規模以上の小規模油槽所への立入、VOCの排出の少ない構造への変更」とありますが、シミュレーションの対策シナリオに加味されておらず、どの程度効果があるのか定量化されていないため、対策の有効性が分かりにくいと考えます。 現状、県条例の対象とならない小規模油槽所から排出されるVOCは相当量あるのでしょうか。 事業者が構造の変更などの対策を検討する上で、環境面においてどの程度のメリットがあるのか具体的に示されることが望ましいと考えするため。	市内の原油や有機溶剤等の貯蔵施設のうち県条例の対象となる施設は、件数にして1割程度で、残りは対象とならない小規模油槽所です。また、県条例の対象となる施設には、その構造や使用等に基準が適用され、VOC排出抑制の対策がとられています。しかし、対象とならない施設にはそのような構造等の基準は適用されません。 このため、県条例の対象とならない小規模油槽所に対する対策の推進については、一定程度の効果を有するものと考えます。
14	p6	具体的な対策として給油所給油時蒸気回収システムがあがってきておりうれしく思います。 ガソリンスタンドの経営環境が厳しいといわれる中、名古屋市の施策としての環境保全・省エネルギー設備資金融資を紹介するなどしてガソリンスタンド事業者による給油所給油時蒸気回収システム導入を促進して下さい。	市は給油時蒸気回収システム導入を促進していく必要があると考えます。
15	p7	達成されていない光化学オキシダントについて対策が不十分である。 現時点で光化学オキシダントの環境目標値は達成されておらず、また、シミュレーションの予測結果においてもPM2.5の対策では目標値を達成できないとなっているため、光化学オキシダントのための対策を別で考えるべきである。	光化学オキシダントについては、発生機構が完全に解明されていないため、今回のシミュレーションに基づく対策だけでなく、有効な対策のための調査研究を市は今後実施する必要があると考えます。

番号	頁番号	意見	部会の考え方
16	p12	PM2.5 以外の汚染物質の対策が不十分である PM2.5 は過去三か年ですでに環境目標値が達成されており、加えて、名古屋市内の PM2.5 濃度のうち名古屋市内の発生源からの寄与割合は 16%程度と推計されているため、他の汚染物質の対策の方が緊急性が高いと考えるため。	PM2.5 については、平成 28 年度から市民の健康の保護に係る環境目標値を全測定局で達成していますが、経過を注視していく必要がある状況であり、その対策について検討しました。また、過去 10 年間に環境基準・環境目標値を達成していない年度がある NO2、Ox、SPM の対策についても、部会にて検討し、第一次答申に反映されています。 最終報告では、第 1 次答申で継続審議事項とされた、PM. 2. 5、Ox、SPM の中長期的対策を示しています。
17	p12	光化学オキシダントは生成メカニズムの解明が不十分であるとのことですので、附帯意見にもあるように、今後とも調査研究を推進していただきますようお願いいたします。光化学オキシダントに特化したシミュレーション等を活用した発生機構の解明、効果的な対策の検討を期待しています。 光化学オキシダントについては、今回設定される当面の目標の達成に向けた対策を進めるとともに、その先の環境基準、環境目標値の達成をにらんだ調査研究を進めていただく必要があると考えるため。	光化学オキシダントは、環境基準を全国的に達成しておらず、環境省では、光化学オキシダント調査検討会において、平成 26 年度から光化学オキシダント濃度の長期的な傾向に影響を及ぼす要因の検討を進めてきました。 市においても、光化学オキシダントの発生機構の解明、効果的な対策の検討が必要と考えており、そのための調査研究が必要であると考えます。
シミュレーションへの疑義			
18	p8	SPM のシミュレーションの結果に対する根拠が不十分である 現時点で環境目標値が達成されている地域の要因を調査したのか、その地域で今後開発が進むとしたら 2030 年度の予測結果がシミュレーションの予測結果より低くなるとは考えられないのではないか、といった疑問が解消されていないため。	シミュレーションにおいては、「長期エネルギー需給見通し(経産省)」などの統計資料をもとに、発生源からの汚染物質の排出量を推計しています。また、使用したシミュレーションモデルにおいては、大気汚染物質の化学的・物理的な反応をふまえて計算を行っており、国内外の調査研究において広く使用されているものです。
19	p22	PM2.5 シミュレーションにおける対策シナリオの概要では、 乗用車：低公害車 (FCV、PHV、EV) の導入：2023 年度目標台数 25,000 台(市内の乗用車の 3.2%)。2030 年度に目標台数 48,000 台(市内の乗用車の 6.5%)とありますが、その具体的な方法を明記してください。 普通貨物車：最新規制車両への買替促進：2023 年度に、単純将来よりも更新を 1 年分程度早める(最新規制車の比率を 4%内外増加させる) 2030 年度に、単純将来よりも更新を 1 年分程度早める(最新規制車の比率 4%内外増加させる)とありますが、その具体的な方法を明記してください。	乗用車：2023 年度の目標台数については、過去の市内保有台数の推移から予測して求めたものです。 また、2030 年度の目標台数については、最新の市内保有台数と 2023 年度の目標値から設定したものです。 普通貨物：車種別の残存率、新車需要推計、保有動向を基にして、全国の普通貨物車に占める最新規制車(2016 年度以降の登録車)の比率の推移を推計し、これを採用しました。 これらの台数は、PM2.5 シミュレーションの際、将来の PM2.5 の環境濃度の推計に使用したものです。 PM2.5 の対策については、国等の施策と連携するとともに、燃料電池自動車等の啓発や補助事業などの導入促進の充実に努める必要があると考えます。

番号	頁番号	意見	部会の考え方
		視程	
20	p9～10	今回、大気市民モニタリング(試行)調査に参加しました。(2018.5～2019.5) 参加して初めて知った物質名に NO₂、SPM、O₃ があります。 大気環境という聞きなれない文言を多くの市民に知って貰うためには今回のような「大気市民モニタリング(試行)調査」などを継続して実施するのが手取り早い方法ではないでしょうか。 「大気市民モニタリング(試行)調査」に参加することで自宅から目標物を調査したり、大気物質はどのようなときに増えたり減ったりするのかがある程度理解できました。一市民としては得難い経験でした。このような体験を多くの市民にして貰いたいです。	大気環境について関心を持ってもらい、日常生活の中で、市民ひとりひとりが大気環境のために出来る事に取り組んでもらうきっかけ作りが必要です そのため、市は視程調査を紹介・体験できるスペースを作り、より多くの人が気軽に継続的に取り組めるような仕組みづくりを進めていくことや、家庭でも視程調査ができるような啓発活動を実施していく必要があると考えます。
21	p9～10	市民に分かりやすい指標(案)の「目視」が、現在から将来に向けて大気汚染が改善されることでどのようなったのか確認できるような、継続的な調査、仕組みが必要と思います。 せっかく「目視」を指標に定めるのであれば、将来どれだけ視程が良くなったのか確認できないと定めた意味がないと思います。	
22	p9～10	視程調査の結果のとりまとめ、ホームページ等での公表を、定期的に行ってほしいです。 ・視程がどれだけ改善されたか(または悪くなったか)の検証は必要だと思います。 ・調査方法に問題があると認められた場合、見直し・改善できると思います。 ・調査に協力いただいた市民のモチベーションアップにつながると思います。	
23	p9～10	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ないとされました。しかし、中間報告では、改めて調査検討し“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”という結論を出し、最終案では、“一定の距離があれば「目視」により大気汚染の状況を把握することが分かった。”として、指標(案)に“目視”を追加するという結論であり、長年にわたる検討に敬意を表します。 今後は、“市民参加の仕組みづくり”p9で例示されている”視程調査を紹介・体験できるスペースを作り、気軽に調査を実施できるような仕組みづくり“、”なごや環境大学の講座及び地域行事イベント等の機会をとらえ…啓発活動を実施“などを誠実に実施してください。	
24	p9～10	市民に分かりやすい指標として、適切な調査方法であれば視程調査は有効であるとのことで、本報告にあるように、展示や講座、イベント等の機会を捉えて多くの市民に活用していただきたいと考えます。また、その活用成果については評価を行い、より良い普及啓発の方法について検討を深めていただきたいと考えます。 そのため、実際に普及啓発に活用するような指標案について、分かりやすく取り纏めていただければと思います。	

番号	頁番号	意見	部会の考え方
		船舶への対策	
25	p10	「(1) 環境目標値の達成に向けて拡充・強化する対策」に加える対策として5つの事項が挙げられている。12ページ付帯事項に、「3. 船舶への対策」の必要性が掲げられている。2020年から船舶のSOx規制が強められることなどを踏まえ、拡充・強化する対策に「船舶」の事項を加えるべきである。	市は、名古屋港管理組合を含め名古屋港に出入港する船舶について関係機関と連携・協力し、大気汚染物質の排出削減対策を促進する必要があると考えます。 また、PM2.5の大気環境濃度に対する船舶の寄与割合が高いことから、船舶の影響については調査研究を推進していく必要があると考えます。
26	p12	付帯意見3 船舶への対策で、“PM2.5シミュレーションにより、名古屋市内の発生源のうち船舶の寄与が高いことが分かった。このため、名古屋港に出入港する船舶について関係機関と連携・協力し、大気汚染物質の排出削減対策を促進する必要がある。”とありますが、PM2.5シミュレーションにおける対策将来の推計結果 p21 では、名古屋港管理組合や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、組合職員30人の半分は名古屋市議会議員です。 総取扱貨物量が増えることはいい事だというような古い考えでなく、名古屋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してください。	また、令和2年1月より「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令」の改正が施行され、船舶の燃料に対する規制が強化されます。この改正により、全国的に船舶からの大気汚染物質の排出量が削減されるものと考えます。 なお、「環境目標値の達成に向けて拡充・強化する対策」には、環境目標値を達成するうえで市が主として実施する対策を記載しています。
27	p12	附帯意見の中に3 船舶への対策の必要性があげられており理解できます。 大規模開発事業等による環境への影響を事前に調査する環境影響評価において平成30年5月18日に本市に提出された「金城ふ頭地先公有水面の埋立てに係る環境影響評価書」の中で大気汚染に対する事業者が示した環境保全のための措置として、自動車運搬船の港内移動の解消により、船舶から排出される大気汚染物質排出量の低減に努めるとしており、こういったソフト面での対策を排出削減策として関係機関と連携・協力してすすめることが実行可能な意味で対策の着手にはよいのではないのでしょうか。 また、ハード面として技術の進捗状況等を踏まえ、港湾管理者側に対しては、停泊中の船舶に陸上商用電源を供給することで船内発電機エンジンを停止させる設備、いわゆる陸上電力供給システムを、また船舶ユーザーに対しては、船用ハイブリッドシステムや電気推進船といった単体技術を提案、普及促進を図ることができれば望ましいと思いました。	
		その他	
28		寒暖の差が大きくなるなかで、エアコンに頼らざるをえません。市長がかつて公約された「エアコンのいない都市」なんて幻想ですが、緑被率を高める努力が必要。 また、循環型の自然エネルギーの普及への政策が必要です。	再生可能エネルギーの普及については、家庭・オフィスの対策における省エネルギー住宅・建築物等の普及において、実施されるものと考えます。
29		マスクのいない都市に。(空気が美味しいとまでは言わないから)	環境基準および環境目標値の達成にむけた対策を実施することにより、大気環境が改善されていくものと考えます。

番号	頁番号	意見	部会の考え方
30		なお、2019 年 7 月にパブコメが終わった市総合計画 2023 案では“施策 25 公共交通”で、“都心部における新たな路面公共交通システム（SRT）の導入”の脚注で、“SRT：Smart Roadway Transit の略…快適な乗り心地やスムーズな乗降…などのスマート(Smart)…”とあいまいに説明していますが、その 5 か月前の 2019 年 2 月に市が公表した「新たな路面公共交通システムの実現を目指して(SRT 構想)」では「…最先端で魅力的なタイヤベースシステムの導入を検討する方向性を提示」としています。タイヤベースシステムを隠すような姿勢は改めてください。 経緯費や工期の縮減という目先の利益ではなく、名古屋百年の大計に見合い、世界で公共交通の主役となっている LRT(次世代型路面電車システム) とすべきです。 また、私たちは、電気自動車で当面の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の政策は間違いであることが明らかになってくると考えています。その点を充分頭に入れておいて公共交通の拡充を同時に進めてください。	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。
31	p12	市の関係各局とも連携・協力に取り組んでほしいです。 広域的な対策として本市由来の大気汚染物質の排出を削減するには、各局の連携・協力が必要と考えます。	市の関係各局における連携・協力は必要と考えます。環境審議会より提出する予定の最終報告をふまえ、市において適切に連携・協力されるものと考えます。