

1 第3次なごや自動車環境対策アクションプラン

(令和3年1月25日策定)

(令和6年3月28日一部改正)

(1) 改定の背景

自動車は、社会経済活動や日々の暮らしに欠かせないものとなっているが、一方では、大気汚染や騒音等の環境問題、さらには二酸化炭素の排出といった地球環境問題の一つの原因にもなっている。

これらの問題を解決していくためには、発生源対策、交通量対策、交通流対策、道路施設対策などの多岐にわたる対策が必要であることから、名古屋市は関係する機関・団体と「名古屋市自動車公害対策推進協議会」を設置し、自動車公害対策を総合的かつ計画的に推進してきた。

また、平成19年3月(2007年3月)には自動車に起因する大気汚染、二酸化炭素の排出及び騒音に対しての対策を着実に推進するため、「なごや自動車環境対策アクションプラン」(以下、「第1次アクションプラン」という。)を策定した。

第1次アクションプランでは、平成22年度(2010年度)を中期的な目標年次として、二酸化窒素・浮遊粒子状物質対策、二酸化炭素対策、騒音対策、エコカー普及の4項目について具体的な目標を定め、目標達成に向けた取り組みを進めた。

その結果、二酸化窒素・浮遊粒子状物質対策、二酸化炭素対策、騒音対策の3項目については、平成22年度(2010年度)において目標を達成した。また、エコカー普及についても、目標達成には至っていないが、普及台数は着実に増加した。その一方で、微小粒子状物質(PM2.5)への対応など、新たな課題や問題等も発生した。

そこで、自動車環境対策の現状や新たな課題等を踏まえて、第1次アクションプランで定めた長期的目標の達成に向けて、新たな中期的目標(第2次目標)の設定や施策等の見直しを行い、平成22年12月(2010年12月)に「第2次なごや自動車環境対策アクションプラン」(以下、「第2次アクションプラン」という。)を策定した。

第2次アクションプランでは、令和2年度(2020年度)を目標年次として、新たな中間目標として、これまでの項目に加え、新たに微小粒子状物質、騒音(環境基準)、次世代自動車についての目標を設定し、達成に向けた取り組みを進めてきた。

その結果、浮遊粒子状物質対策、微小粒子状物質対策、騒音(環境基準)、低公害・低燃費車、次世代自動車については、目標年次を待たずに目標を達成している。一方で、自動車環境対策を取り巻く状況はこの10年で変化しており、長期的目標の達成に向けて目標の再設定・対策内容の再確認が必要となっている。

そこで、第3次目標の設定及び対策内容の見直しを行うこととした。

なお、令和元年度末より発生した新型コロナウイルス感染症については、人やモノの移動である交通に大きく影響を与えており、交通の変化は当アクションプランの目標についても影響を与えると考えられる。第3次目標の進捗状況の管理にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響にも注視し、影響が大きい場合には目標設定についても再度検討することも考慮していく。

(2) 第2次目標(2010年度～2020年度)の達成状況

事項	第2次目標 (2020年度)	2019年度結果	達成度
二酸化窒素 (NO ₂)	すべての常時監視測定局で 「環境基準・環境目標値」を達成	環境基準達成局数 18局/18局(100%)	達成
		環境目標値達成局数 17局/18局(94%)	未達成
浮遊粒子状物質 (SPM)	現状の改善 [2010年度 年平均0.022mg/m ³]	環境基準達成局数 18局/18局(100%) 年平均値 0.015mg/m ³	達成
微小粒子状物質 (PM2.5)	現状の改善 [2011年度 年平均17.6μg/m ³] (2011年度から測定開始)	環境基準達成局数 18局/18局(100%) 年平均値 10.8μg/m ³	達成
二酸化炭素 (CO ₂)	市内の温室効果ガス排出量を 1990年度比25%削減 (429万t-CO ₂ 削減)	温室効果ガス排出量 (2017年度) 1,477万t-CO ₂ 15%削減 (削減量 262万t-CO ₂)	未達成
騒音 (要請限度)	第2次自動車騒音優先対策マップ 対象区間での要請限度超過状況の 改善	A区間のうち 要請限度を下回る区間数 4区間/7区間	未達成
騒音 (環境基準)	幹線道路全体での 環境基準達成率(昼夜間)95% 以上	環境基準達成率(昼夜間) 96.9% (256,197/264,471戸)	達成
低公害・低燃費 車の継続普及	低公害・低燃費車 90万台	95万台	達成
次世代自動車の 普及	自動車保有台数に占める割合 20%以上	27%	達成

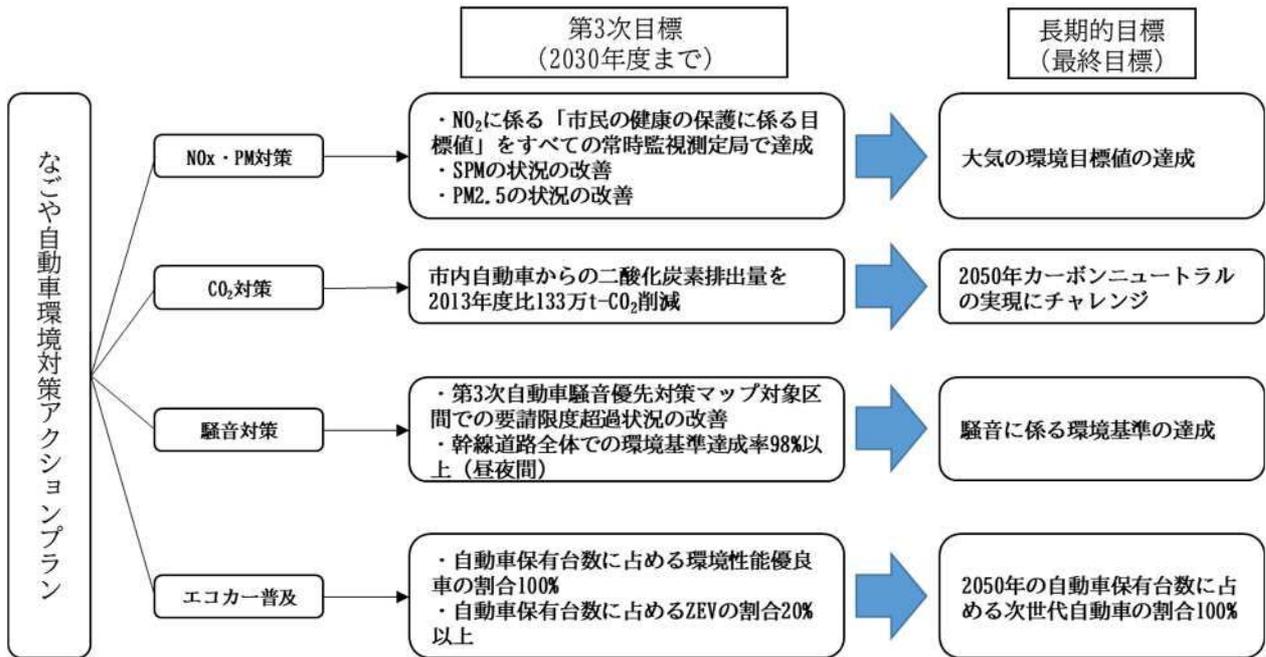
(3) 第3次目標の設定について

ア 計画期間

「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」に合わせて、2021年度～2030年度までの10年間の第3次目標の計画期間とする。

ただし、今後、本市環境基本計画の改定等により情勢が変化した場合は、必要に応じて目標の見直しを行うものとする。

イ 目標の構成



ウ 目標の内容

<NO_x・PMについて>

第3次目標

- ・(二酸化窒素)「市民の健康の保護に係る目標値」をすべての常時監視測定局(18局)で達成・維持
- ・(浮遊粒子状物質)状況の改善
- ・(微小粒子状物質)状況の改善

<目標設定の考え方>

○NO₂について

市内における常時監視測定局において、第2次目標である、『環境基準』は18局すべてで達成している。一方で『市民の健康の保護に係る目標値』については非達成の測定局があることから、第3次目標では、18局すべてで目標値の達成を目指す。

○SPMについて

『快適な生活環境の確保に係る目標値(年平均値 0.015mg/m³)』の達成時期については、名古屋市の環境目標値を定める告示では、『達成し、維持するよう努めるものとする』とされている。

また、SPMの環境濃度の将来予測において、2030年度の年平均値は現状よりも減少するが、全測定局での目標値の達成は困難であるとの結果が出ていることから、第3次目標では 2019年度結果の改善を目指す。

○PM2.5について

本市独自の目標値である『市民の健康の保護に係る目標値(年平均値 15μg/m³以下かつ日平均値 35μg/m³以下)』について、18局すべてで達成しているものの、達成期間が短く今後とも達成が継続されるとは判断できないため、経過を注視していく必要があり、名古屋市の環境目標値を定める告示では、今後も『達成を維持するものとする』とされている。

また、PM2.5の環境濃度の将来予測において、年平均値・日平均値ともに改善すると予測されていることから、第3次目標では 2019年度結果の改善を目指す。

<CO₂について>

第3次目標

- ・市内自動車からの二酸化炭素排出量を2013年度比133万t-CO₂削減

<目標設定の考え方>

自動車環境に係る計画であることから、自動車による排出分についての目標とし、数値については本市の計画である「名古屋市地球温暖化対策実行計画2030」の自動車による排出分の目標とした。

今後、名古屋市環境基本計画や「名古屋市地球温暖化対策実行計画2030」の更新や脱炭素化の情勢次第では変更の可能性がある。

<課題>

- ・マイカーの低燃費化：ZEVへの代替促進及び燃費性能に優れた最新規制適合車への代替促進
- ・レンタカー・カーシェアリングにおける車両の低燃費化
- ・トラック・バスの低燃費化：燃費性能に優れた最新規制適合車への代替促進
- ・エコドライブ

<参考指標>

乗用車（登録車）新規登録台数に占めるZEVの割合	1.5%（2019年）
--------------------------	-------------

<騒音について>

第3次目標

- ・（要請限度）名古屋市内の幹線道路沿道における要請限度超過状況の改善
- ・（環境基準）幹線道路全体での環境基準達成率98%以上（昼夜間）

<目標設定の考え方>

○要請限度について

市内における要請限度測定（1週間測定）において、要請限度を超過している地点が3地点あるため、要請限度超過状況の改善を目指す。

○環境基準について

2019年度の環境基準達成率（昼夜間）は96.9%であり、第2次目標を達成している。そのため、長期的目標である環境基準の達成（達成率100%）に向けて、段階的に引き上げていく。

第3次目標の期間が2021年度から2030年度までの10年であること、および長期的目標（100%）の目標年次が2050年度であることから、第4次目標の設定も考慮し、第3次目標では98%以上の達成を目指す。

<エコカー普及について>

第3次目標

- ・(低公害・低燃費車) 自動車保有台数に占める環境性能優良車の割合 100 %
- ・(ZEV) 自動車保有台数に占めるZEVの割合 20 %以上

<定義>

○環境性能優良車

- ① 電気自動車
- ② 燃料電池自動車
- ③ プラグインハイブリッド自動車
- ④ 天然ガス自動車
- ⑤ 2015年度燃費基準達成クリーンディーゼル車(平成21・22年排出ガス規制適合ディーゼル車)
- ⑥ 車両総重量3.5t超の2015年度燃費基準達成平成21・22年排出ガス規制適合ディーゼル車
- ⑦ 2015年度燃費基準達成平成17・21年排出ガス規制適合ガソリン車
- ⑧ 車両総重量3.5t超の平成17・21年排出ガス規制適合ガソリン車
- ⑨ 2020年度燃費基準達成平成17・21年排出ガス規制適合LPガス自動車のことをいう。

なお、2015年度燃費基準、平成21・22年排出ガス規制以降の新たな燃費基準・排出ガス規制に適合した車両も環境性能優良車に含める。

○ZEV (zero emission vehicle) :

走行時(PHV/PHEVはEVモード走行時)にCO₂等の排出ガスを出さない電気自動車(EV/BEV)やプラグインハイブリッド自動車(PHV/PHEV)、燃料電池自動車(FCV/FCEV)とする。

<目標設定の考え方>

○低公害・低燃費車について

第2次計画策定時から、排出ガス規制や燃費基準等が大幅に引き上げられているため、低公害・低燃費車の定義では「環境にやさしい自動車」とは呼べなくなってきたため。新たな定義・枠組みを作成する必要性が生じた。

現状で一般化している定義では良いものが見つからなかったため、本市において新たな定義を設定することとした。

定義の設定に際しては、2030年度末時点で存在する車両の最低ラインとすることを考え設定した。

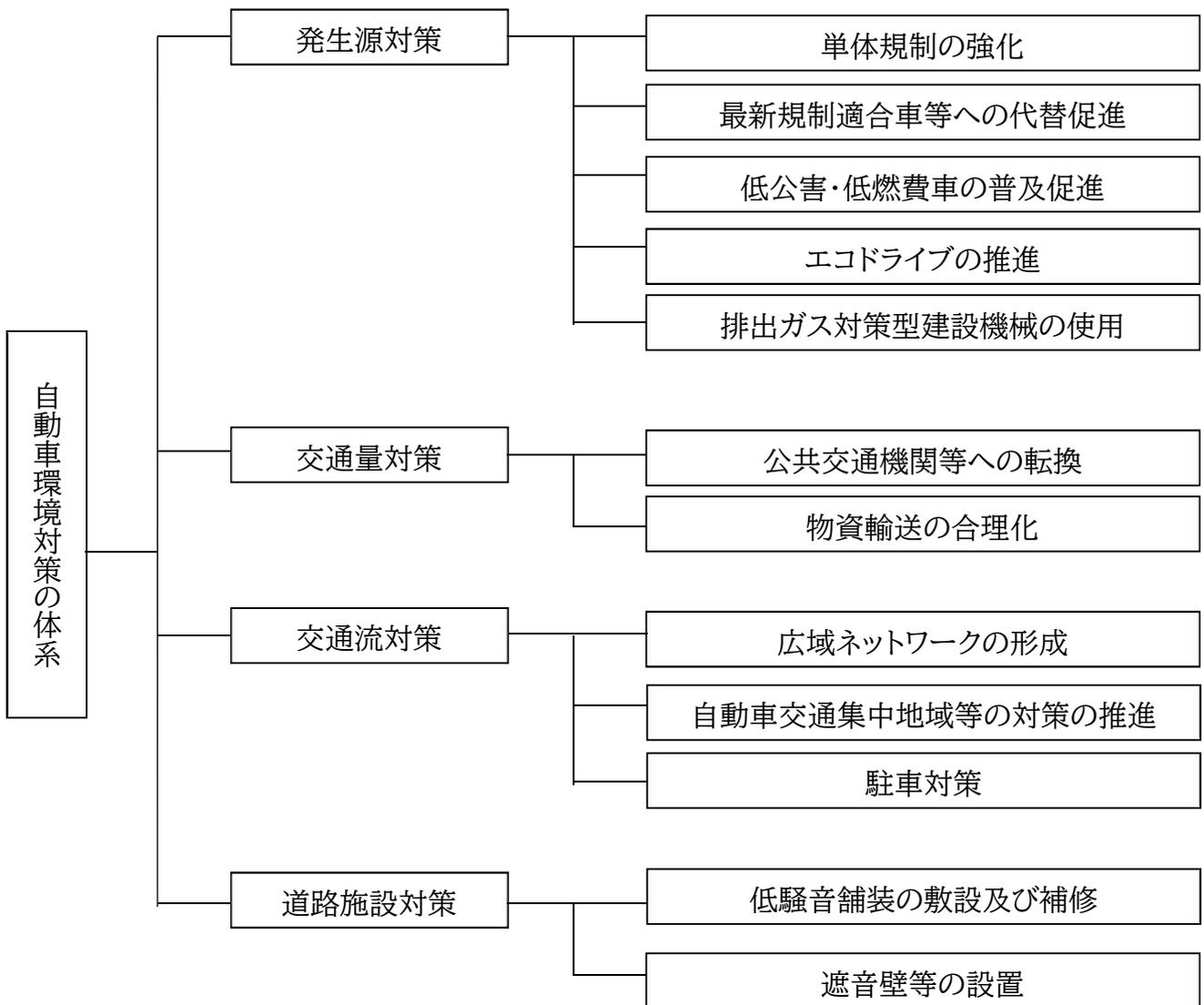
○ZEVについて

将来的な脱炭素社会の実現や大気環境のさらなる改善を目指すため、環境性能が特に優良である車両（ZEV）を対象車種とする。

〈課題〉

- ・環境性能優良車への代替促進
- ・ZEVの認知度向上
- ・ZEVの車両価格
- ・充電インフラ、水素ステーションの整備

エ 対策の体系



これらの対策について、主な事業を次表のようにまとめる。

分類	主な対策	主な施策
発生源対策	単体規制の強化	○ 国への排出ガス・騒音規制強化の提案・働きかけ
		・ 自動車メーカーに対する技術開発・市場への早期導入に係る働きかけ
		・ ディーゼルクリーンキャンペーンの実施
	最新規制適合車等への代替促進	・ 国への補助制度充実等の要望・働きかけ
		・ 「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」による自動車NOx・PM法非適合車の使用抑制等の働きかけの実施
	低公害・低燃費車の普及促進	○ 環境性能優良車 [*] の率先導入
		・ 環境性能優良車の普及啓発
		・ 環境性能優良車の補助・助成等
		・ 法、条例による導入義務等
	エコドライブの推進	・ グリーン配送の推進
○ 周知活動、啓発活動の実施		
・ エコドライブ支援装置等の導入・普及		
・ グリーン経営認証、なごやSDGsグリーンパートナーズの認定取得		
排出ガス対策型建設機械の使用	・ 事業所でのエコドライブの推進	
	・ 法、条例に基づく義務化・指導等	
交通量対策	公共交通機関等への転換	・ 排出ガス対策型建設機械指定制度で指定された建設機械の使用
		○ 「名古屋交通計画2030」
		・ パークアンドライド駐車場の整備
	物資輸送の合理化	・ 公共交通機関利用者のための優遇措置の充実
・ 自転車利用環境の整備		
交通流対策	広域ネットワークの形成	・ 物資輸送の合理化に係る対策の推進
		・ モーダルシフトの推進
		・ 名古屋環状2号線の整備
	自動車交通集中地域等の対策の推進	・ 名古屋高速道路の整備
		・ 幹線道路、橋梁の整備、立体交差化の推進
		○ 国道23号通行ルール（名古屋南部地域）の推進
駐車対策	・ 「中京圏渋滞ボトルネック対策協議会」及び「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」での取組	
	・ 交通情報の提供、交通管制システム等の整備	
道路施設対策	低騒音舗装の敷設及び補修	・ 違法駐車取締り、啓発
		・ 駐車場の適正な整備等
道路施設対策	遮音壁等の設置	・ 低騒音舗装の敷設及び修繕
		・ 遮音壁等の設置

○：重点施策

※「環境性能優良車」とは、

- ① 電気自動車
 - ② 燃料電池自動車
 - ③ プラグインハイブリッド自動車
 - ④ 天然ガス自動車
 - ⑤ 2015年度燃費基準達成クリーンディーゼル車（平成21・22年排出ガス規制適合ディーゼル車）
 - ⑥ 車両総重量3.5t超の2015年度燃費基準達成平成21・22年排出ガス規制適合ディーゼル車
 - ⑦ 2015年度燃費基準達成平成17・21年排出ガス規制適合ガソリン車
 - ⑧ 車両総重量3.5t超の平成17・21年排出ガス規制適合ガソリン車
 - ⑨ 2020年度燃費基準達成平成17・21年排出ガス規制適合LPガス自動車
- のことをいう。

ZEV：ゼロ・エミッション・ビークル

なお、2015年度燃費基準、平成21・22年排出ガス規制以降の新たな燃費基準・排出ガス規制に適合した車両も環境性能優良車に含める。

オ 事業内容の詳細

対策の体系における対策の分類毎の主な対策と主な施策内容をまとめた。

マークの見方

(例)

① → a 単体規制の強化 NOx・PM 騒音 CO₂ エコカー普及 ←③

② → ○ 国への排出ガス、騒音規制強化の提案・働きかけ **重点** ←④

自動車の排出ガス規制及び単体騒音規制は、国により大気汚染防止法、騒音規制法、道路運送車両法の保安基準により定められており、次期排出ガス規制値、騒音規制値の強化に向けて国へ働きかけていく。

実施機関：県、市、名古屋市自動車公害対策推進協議会

①：主な対策の名称	②：主な施策の名称及び内容
③：当対策が対象とする目標項目	④：重点施策対象の施策

(ア) 発生源対策

自動車から排出される窒素酸化物・粒子状物質、騒音、二酸化炭素の削減対策の基本は自動車1台1台から発生する大気汚染物質、騒音、二酸化炭素を削減することであり単体規制の強化、最新規制適合車へ代替促進、低公害・低燃費車の普及促進、エコドライブの推進等といった発生源での削減が主要な対策となる。

a 単体規制の強化 NO_x・PM 騒音 CO₂ エコカー普及

○ 国への排出ガス、騒音規制強化の提案・働きかけ **重点**

自動車の排出ガス規制及び単体騒音規制は、国により「大気汚染防止法」、「騒音規制法」、「道路運送車両法の保安基準」により定められており、次期排出ガス規制値、騒音規制値の強化に向けて国へ働きかけていく。

実施機関：県、市、名古屋市自動車公害対策推進協議会

○ 自動車メーカーに対する技術開発・市場への早期導入等に係る働きかけ

自動車の次期排出ガス規制値、騒音規制値への適合に向けて技術開発の推進及び最新規制適合車が市場に早期導入されるよう車種の増加等を自動車メーカーに働きかけていく。

実施機関：県、市、名古屋市自動車公害対策推進協議会

○ ディーゼルクリーンキャンペーンの実施

使用過程ディーゼル自動車からの黒煙の低減を図るため、ディーゼルクリーンキャンペーンを実施し、車両の点検・整備の実施の必要性を啓発するとともに、整備不良車両に対する指導・取締りを実施する。

実施機関：国、県、市、トラック協会、バス協会

b 最新規制適合車等への代替促進 NO_x・PM 騒音 CO₂ エコカー普及

○ 国への補助制度充実等の要望・働きかけ

最新規制適合車等へ代替に係る補助制度、融資制度、税制優遇制度の充実を国へ働きかけていく。

実施機関：国、県、市

○ 「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」に関する取り組み

要綱に基づき、運送業者、荷主・旅行業者、中継施設管理者に対して、自動車NO_x・PM法非適合車の使用抑制、エコドライブの推進を図る。

実施機関：県、市

c 低公害・低燃費車の普及促進 NO_x・PM 騒音 CO₂ エコカー普及

○ 環境性能優良車の率先導入 **重点**

名古屋市は「公用車への電動車の導入方針」に基づき、環境に配慮した自動車の導入を一層推進する。

愛知県は、「愛知県庁の環境保全のための行動計画及び愛知県環境物品等調達方針」に基づき公用車へ率先導入する。

国は、「地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第20条に基づく政府実行計画」に基づき公的部門への率先導入を行う。

（※各計画・方針が変更された場合は随時修正する。）

実施機関：国、県、市、関係団体

○ 環境性能優良車の普及啓発

市民・事業者に対しイベント等を通じた周知、啓発を図る。情報誌、リーフレット等により情報の提供に努めるほか、セミナーの開催、イベントでの展示・試乗等につとめる。さらに、ZEVについては、災害時の電源利用など、環境面以外の有用性についてもPRを行う。

また、「あいちEV・PHV普及ネットワーク会議」及び「中部FCV水素供給インフラ整備推進会議」等の推進組織により関係機関・団体が連携した取組みを行う。

さらに、低公害車の導入、燃料供給体制の整備に対する補助制度・税制上優遇措置の拡充・継続等について国への要望・働きかけを行うとともに、自動車メーカーに対して、低公害車の技術開発・実用化等に係る働きかけを行う。

実施機関：国、県、市、トラック協会、バス協会、ガス協会、LPガス協会、ガス事業者

○ 環境性能優良車の補助・助成等

車両の導入やインフラの整備に係る補助制度、税制上の優遇制度を実施する。

実施機関：国、県、市、トラック協会、バス協会、ガス協会、LPガス協会

○ 法、条例による導入義務等

国及び愛知県は、自動車NOx・PM法の対策地域内に30台以上の車両を使用する特定事業者に対して、「自動車使用管理計画書」等の提出にあわせて指導を行う。

また、名古屋市は「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（以下「市条例」という。）で低公害車の購入、使用に努めるよう規定しているほか、自動車販売業者に対しては購入者に自動車環境情報を周知することを義務付けている。

愛知県は「県民の生活環境の保全等に関する条例」（以下「県条例」という。）で低公害車の購入等に努めることを義務付けているほか、乗用車換算で200台以上使用する事業者に対して一定割合以上の低公害車の導入義務及びその状況の報告を課している。

実施機関：国、県、市

○ グリーン配送の推進

物品納入業者に対して、低公害・低燃費車等の環境負荷の少ない自動車の使用を求めることで、民間でのより一層の普及促進を図る。

実施機関：県、市

d エコドライブの推進 NOx・PM 騒音 CO₂

○ 周知活動、啓発活動の実施 **重点**

「エコドライブ普及・促進アクションプラン」（平成18年6月 警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）に基づき、環境月間、エコドライブ推進月間に各種講座等を開催するほか、各種イベントを利用して市条例により義務化されているアイドリング・ストップなど「エコドライブ10のすすめ」の周知、啓発活動を

実施する。また、荷主、旅行業者等から運送を行う者に対しエコドライブの実施等を求めていくよう働きかけを行う。

実施機関：国、県、市、関係団体

○ エコドライブ支援装置等の導入・普及

アイドリング・ストップ装置、エコドライブ支援機器等、エコドライブを支援する装置の導入・普及に努めるほか、国や自動車メーカーに対し、これらの標準装備化を働きかける。

実施機関：国、関係団体、名古屋市自動車公害対策推進協議会

○ グリーン経営認証、なごやSDGsグリーンパートナーズの認定取得

環境に配慮した取組みを積極的に推進するため、グリーン経営の認証取得やなごやSDGsグリーンパートナーズなどの認定取得に努める。

実施機関：関係団体

○ 事業所でのエコドライブの推進

事業所での積極的なエコドライブの取組みを促進するため、エコドライブ推進の旗振り役となる人材を育成する。

実施機関：市、関係団体

○ 法、条例に基づく義務化・指導等

市条例においてアイドリング・ストップを義務化しているほか、自動車NOx・PM法の対策地域内に30台以上の車両を使用する特定事業者に対して、「自動車使用管理計画書」等の提出にあわせて指導を行う。

実施機関：国、県、市

e 排出ガス対策型建設機械の使用 **NOx・PM**

○ 排出ガス対策型建設機械指定制度により、公共工事において指定された建設機械の使用促進を働きかける。

実施機関：国、県、市、名古屋高速道路公社

(イ) 交通量対策

自動車交通量の減少により、市域全体での排出ガスの量を減らすことで、窒素酸化物・粒子状物質、二酸化炭素の削減が進められることから、単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量が少ない公共交通機関等への転換、自動車利用の割合が多くなっている物資輸送の合理化などにより交通量を減少させることが主な対策となる。

a 公共交通機関等への転換 **NOx・PM** **騒音** **CO₂**

○ 「名古屋交通計画 2030」 **重点**

「名古屋交通計画 2030」に基づき、まちづくりと連携した交通政策を推進する。

実施機関：市

○ パークアンドライド駐車場の整備

「名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画」に基づき、パークアンドライド駐車場の整備・確保を図る。

実施機関：市、関係団体

- 公共交通機関利用者のための優遇措置の充実

ICカード乗車券により、公共交通機関利用者の利便性の向上を図る。また、鉄道網の整備、車両や施設の改良・整備等により利用者のための優遇措置の充実等を図っていく。

実施機関：国、県、市、鉄道事業者、バス事業者（バス協会）

- 自転車利用環境の整備

自転車通行空間及び自転車駐車場を整備することにより、自転車利用環境の整備を行う。

実施機関：国、市

b 物資輸送の合理化に係る対策の推進 NO_x・PM 騒音 CO₂

- 物資輸送の合理化に係る対策の推進等

「物流業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく物流拠点の集約化、「自動車NO_x・PM法」に基づく自動車使用管理計画書及び実績報告書に基づく指導、共同集配送の普及により物資輸送の合理化を図る。

実施機関：国、県、トラック協会

- モーダルシフトの推進

トラック交通量を削減するため、鉄道・海上輸送への転換を促すモーダルシフトの推進を図る。

実施機関：国

(ウ) 交通流対策

交通流の集中を抑制し、交通渋滞を解消し、自動車の走行を円滑にすることで渋滞や加速による、窒素酸化物・粒子状物質、騒音、二酸化炭素の削減が進められることから、広域ネットワークの形成、自動車交通集中地域等の対策の推進等が主な対策となる。

a 広域ネットワークの形成 NO_x・PM 騒音 CO₂

- 名古屋環状2号線の整備

実施機関：国、中日本高速道路(株)

- 名古屋高速道路の整備

実施機関：名古屋高速道路公社

- 幹線道路の整備、橋梁の整備、立体交差化の推進

実施機関：国、市、鉄道事業者

b 自動車交通集中地域等の対策の推進 NO_x・PM 騒音 CO₂

- 国道23号通行ルール（名古屋南部地域）の推進 重点

名古屋南部地域の国道 23 号において、歩道寄り車線（歩道側に最も近い車線）を沿道環境に配慮する環境レーンと位置付け、大型車に中央寄り走行の協力を求めるなどの取組を進める。

実施機関：国、県、市、警察本部、愛知県トラック協会

- 「中京圏渋滞ボトルネック対策協議会」及び「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」での取組

関係機関が連携し、効果的な渋滞対策を推進する。

実施機関：国、県、警察本部、市、名古屋高速道路公社、愛知県道路公社、中日本高速道路(株)、愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、名古屋タクシー協会

- 交通情報の提供、交通管制システム等の整備

交通渋滞を緩和するため、交通情報板等交通情報提供装置を整備し、ドライバーへの交通情報の提供を行い、交通流の分散を図るとともに、信号機の集中制御化等交通管制システムの整備、交通実態に適合した交通規制、信号運用を行う。

実施機関：警察本部

c 駐車対策 NOx・PM 騒音 CO₂

- 違法駐車取締り、啓発

駐車違反の取締りや違法駐車防止の啓発活動を強化する。また、歩道上への片足掛け駐車防止柵設置等の乗り上げ防止対策を推進する。

実施機関：警察本部、市

- 駐車場の適正な整備等

駐車場条例等に基づき、駐車場整備地区、商業地域及び近隣商業地域では、荷捌き駐車場を含めた適正な駐車場整備を図る。

実施機関：市

(エ) 道路施設対策

道路施設対策については低騒音舗装の敷設及び補修、遮音壁等の設置が主な対策となる。

a 低騒音舗装の敷設及び補修 騒音

低騒音舗装は自動車の走行に伴って発生する騒音を低減する効果があることから、引き続き敷設・補修により対策を行う。

実施機関：国、市、中日本高速道路(株)、名古屋高速道路公社

b 遮音壁等の設置 騒音

遮音壁の設置などにより対策を実施する。なお、沿道住民の利便性や意見、また、住居の立地状況なども考慮し、地域の実情を反映させ必要に応じて対策を行う。

実施機関：国、市、中日本高速道路(株)、名古屋高速道路公社