

## 第2次なごや自動車環境対策アクションプラン

(平成22年12月14日策定)  
(平成23年11月16日一部改正)  
(平成26年12月18日一部改正)  
(平成27年12月18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する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、「アクションプラン」という。)を策定した。

このアクションプランでは、平成22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、目標達成に向けての取り組みを進めてきた。

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ている状況である。その一方、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ている。

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、現行のアクションプランで定める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)の設定及びアクションプランの内容や施策等の見直しを行うものとする。

### (2) 中期的目標(平成22年度)の達成状況

事項	中期的目標(平成22年度)	平成22年度実績	達成状況
二酸化窒素(NO <sub>2</sub> )	全ての常時監視測定局(18局)で環境基準を達成	18局	達成
	50%以上の常時監視測定局で環境目標値を達成	14局	達成
浮遊粒子状物質(SPM)	全ての常時監視測定局(18局)で環境基準・環境目標値を達成	18局	達成
二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )	自動車から排出されるCO <sub>2</sub> を平成14年比約10%削減(45万トン削減)	68万トン削減*	達成
騒音	優先的に取り組むA区間(9区間)の要請限度超過状況を解消	9区間	達成
エコカー	市内の低公害・低燃費車の普及台数90万台	約67万台	非達成

※CO<sub>2</sub>は平成20年の排出量をもとに、平成14年比の削減実績を算出

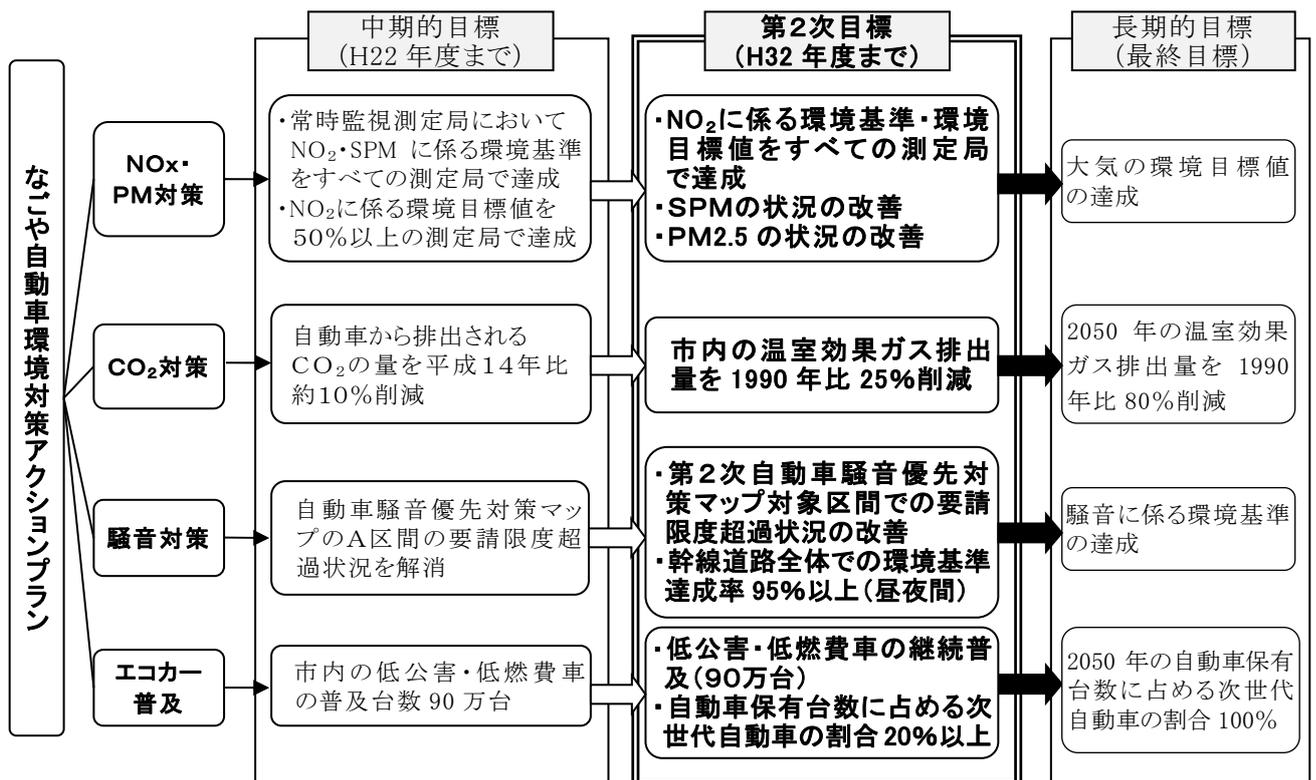
### (3) 新たな中期的目標（第2次目標）の設定

#### ア 計画期間

「低炭素都市2050なごや戦略」〔中期の挑戦目標：平成32年（2020年）〕に合わせて、平成32年度（2020年度）までを新たな中期的目標（第2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合わせて、必要に応じて目標の見直しを行うものとする。

#### イ 目標の内容



#### ウ 目標設定の考え方

##### <NO<sub>x</sub>・PM対策>

- NO<sub>2</sub>は、第3次名古屋市環境基本計画（平成23年12月策定）の目標とする。
- SPMは、環境基準（環境目標値）を全局達成しているため、状況の改善を目標とする。
- PM2.5は、当面は状況の改善を目標とする。

##### <CO<sub>2</sub>対策>

- 平成21年11月に策定した「低炭素都市2050なごや戦略」の削減目標とする。
- 今後、「低炭素都市なごや戦略実行計画」をふまえて見直しを行う。

##### <騒音対策>

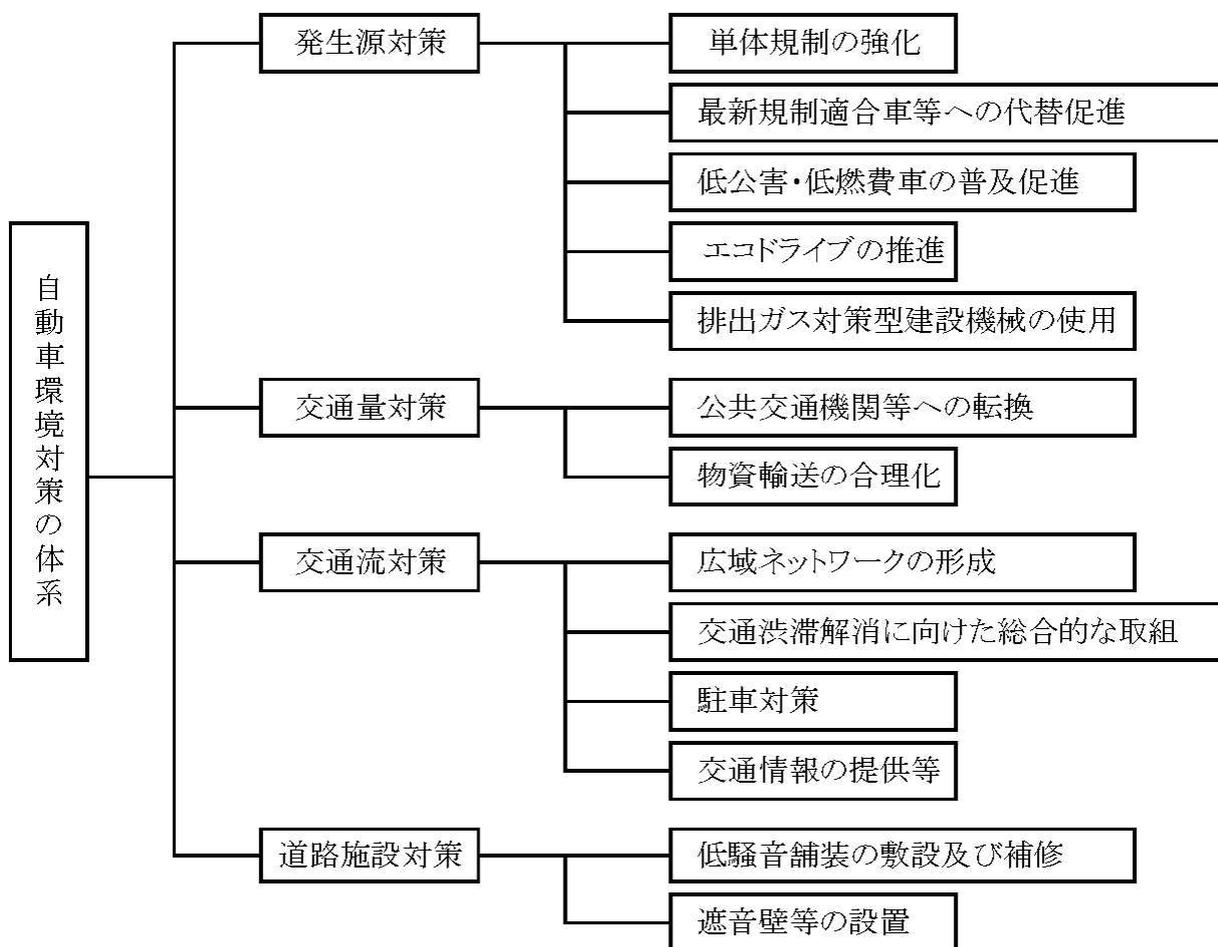
- 第2次自動車騒音優先対策マップにおいて、要請限度を超過し、あるいは超過するおそれのある区間が全て対象区間に含まれることとなったため、対策マップの対象区間での要請限度超過状況の解消または改善を図ることとする。

- ・ 毎年実施している定期監視（8地点）の評価だけでなく、2年または5年に1回実施する第2次自動車騒音優先対策マップ現況調査（約20地点／年）、5年に1回実施している実態監視（平成24・25年度は計240地点）の評価も含めて、幹線道路全体での環境基準達成率を95%以上とする。

<エコカー普及>

- ・ 現在、国が進めている「次世代自動車」や「環境対応車」については、該当する車種の定義が明確になっていないため、本市においては「次世代自動車」を含めた従来区分の「低公害・低燃費車」を今後も継続して普及促進する。
- ・ 今後、新たな排出ガス基準や燃費基準の策定等、国の動向に合わせて、E10対応車等の「環境対応車」を含めた普及目標を検討し、目標の見直しを行う。
- ・ 「次世代自動車」の普及目標については、「環境対応車普及戦略」（環境省）に掲げる目標数値を本市の実情に合わせて準用する。

(4) 対策の体系



これらの対策のうち、本推進協議会で取りまとめた主な施策は次の表のとおりである。

分類	主な対策とその内容	
自動車環境対策	発生源対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>単体規制の強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>最新規制適合車の早期実現の国等への働きかけ(国、市、推進協議会)</li> <li>ディーゼルクリーンキャンペーンの実施(国、県、市、関係団体)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>最新規制適合車等への代替促進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>「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(国、市)</li> <li>導入に係る補助制度、融資制度、税制優遇制度(国、県、市、関係団体)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 低公害・低燃費車※の普及促進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 低公害・低燃費車の率先的導入(国、県、市)</li> <li>○ グリーン配送の推進(県、市)</li> <li>・ 車両の導入や燃料供給体制の整備に係る補助・融資・税制上の優遇制度等(国、県、市)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ エコドライブの推進                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 周知活動、啓発活動の実施(県、市、関係団体)</li> <li>○ エコドライブ支援装置等の導入・普及(国、市、関係団体、推進協議会)</li> <li>○ グリーン経営認証、エコ事業所の認定取得(関係団体)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 排出ガス対策型建設機械の使用                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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(国、県、市、名古屋高速道路公社)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関等への転換                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「なごや新交通戦略推進プラン」(市)</li> <li>○ パークアンドライド駐車場の整備(国、県、市)</li> <li>○ 公共交通機関利用者のための優遇措置の充実(国、県、市、鉄道事業者等)</li> <li>・ 自転車利用環境の整備(国、市)</li> </ul> </li> </ul>
	交通量対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物資輸送の合理化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物資輸送の合理化に係る対策の推進(国、県、トラック協会)</li> <li>・ モーダルシフトの推進(国)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域ネットワークの形成                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名古屋環状2号線の整備(国、中日本高速道路株)</li> <li>・ 名古屋高速道路の整備(名古屋高速道路公社)</li> <li>・ 幹線道路、橋梁の整備、立体交差化の推進(国、市、鉄道事業者)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞解消に向けた総合的な取組                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「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(国、県、市、警察本部、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)</li> </ul> </li> </ul>
	自動車騒音対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 違法駐車取締り、啓発(警察本部、市)</li> <li>・ 駐車場の適正な整備等(市)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通情報の提供等                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通情報の提供、交通管制システム等の整備(警察本部)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路施設対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低騒音舗装の敷設及び修繕(国、市、中日本高速道路株、名古屋高速道路公社)</li> <li>・ 遮音壁等の設置(国、市、中日本高速道路株、名古屋高速道路公社)</li> </ul> </li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 騒音発生源対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国に対して、自動車単体の騒音規制の強化を要望(市、推進協議会)</li> <li>・ 自動車メーカー等に対しても騒音低減に向けた技術開発の推進を要望(市、推進協議会)</li> </ul> </li> </ul>
	自動車騒音対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量・交通流対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記の交通量・交通流対策の項目のとおり</li> </ul> </li> </ul>

◎は重点対策、○は名古屋市の重点施策

※「低公害・低燃費車」とは、①電気自動車、②ハイブリッド自動車、③プラグインハイブリッド自動車、④天然ガス自動車、⑤燃料電池自動車、⑥クリーンディーゼル自動車、車両総重量3.5t超のポスト新長期規制適合ディーゼル車、⑦メタノール自動車、⑧低排出ガス車かつ低燃費ガソリン車、⑨LPガス車、⑩車両総重量3.5t超の低排出ガスガソリン車、新長期規制適合ディーゼル車のことをいう。

## (5) 対策内容の詳細

### ア 自動車排出ガス対策

窒素酸化物・粒子状物質の主要な発生源はディーゼル自動車であるところから、引き続きディーゼル自動車の排出ガス対策を中心に施策を推進するものとする。

自動車から排出される窒素酸化物・粒子状物質の削減対策の基本は自動車1台1台から排出される大気汚染物質の量を削減することであり、排出ガス規制の強化、ポスト新長期規制以降の最新規制適合車への代替促進、低公害・低燃費車の普及促進が主要な対策となる。

また、二酸化炭素対策としては、低公害・低燃費車の普及促進、エコドライブの普及、公共交通機関への転換など自動車利用の抑制が主要な対策となる。

その他、広域ネットワークの形成や渋滞解消に向けた総合的な対策等の交通流対策は、窒素酸化物・粒子状物質削減と併せて二酸化炭素の削減対策にも効果がある。

### (ア)発生源対策

#### ① 単体規制の強化

- 国への規制強化の要望・働きかけ

ディーゼル自動車（重量車）の排出ガス規制は、国により大気汚染防止法、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の早期達成に向けて国へ働きかけていくこととする。

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排出ガス低減技術開発・実用化等に係る働きかけ  
ディーゼル自動車（重量車）の次期排出ガス規制値の早期達成に向けて技術開発の推進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

- オフロード車の規制強化

フォークリフト、ブルドーザなど特殊自動車の排出ガス規制が平成 22 年 3 月及び平成 26 年 1 月に強化されており、この排出ガス規制に適合した車両の利用を促進し、窒素酸化物・粒子状物質の低減を図る。

実施機関：国、県、市

#### ② 最新規制適合車等への代替促進

- 国への補助制度等の要望・働きかけ

早期に二酸化窒素に係る環境目標値を達成するためには、最新規制適合車等へ代替する必要があるため、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、運送業者や荷主・旅行業者、中継施設管理者に対して、自動車NO<sub>x</sub>・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、(岡崎市)

### ③ 低公害・低燃費車の普及促進

電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド自動車、LPガス自動車、低排出ガス車かつ低燃費車等の低公害・低燃費車の普及を図るものとする。

国は、「低炭素社会づくり行動計画」(平成20年7月閣議決定)において、「次世代自動車について、2020年までに新車販売のうち2台に1台の割合で導入する」という目標を掲げ、これを進めるため、「環境対応車普及戦略」(平成22年3月環境省)や「次世代自動車戦略2010」(平成22年4月経済産業省)を策定している。

こうした状況を踏まえ、次世代自動車を含む低公害・低燃費車の普及を図るため、車両の導入や燃料供給体制の整備に係る補助制度、税制上の優遇制度、普及啓発事業の実施等を進めていく。

- 公用車への率先導入

名古屋市は「公用車への低公害・低燃費車の導入方針」(平成18年4月1日策定、平成25年7月1日最終改訂)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、「あいち自動車環境戦略2020」に基づき公用車へ率先導入する。

国は、「低公害車開発普及アクションプラン」に基づき公的部門への率先導入を行う。

実施機関：国、県、市

- 市民、事業者への普及

低公害・低燃費車の導入に対する自動車税、自動車取得税の優遇措置、補助、融資制度により普及促進を図る。

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。

また、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。

その他、市民に対しイベントなどを通じた次世代自動車の啓発を図る。

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

自動車NO<sub>x</sub>・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

○ 推進組織による普及促進

中部低公害車普及促進協議会、あいち自動車環境戦略会議、あいちEV・PHV普及ネットワーク及び中部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。

実施機関：国、県

○ 低公害車に関する情報の提供、普及啓発の充実

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・試乗等に努める。

実施機関：国、県、市、ガス事業者

○ その他の導入目標

LPG車 26 万台普及計画：LPガス自動車普及促進協議会

#### ④ エコドライブの推進

環境にやさしい「エコドライブ」は、自動車から排出される二酸化炭素、窒素酸化物等の削減、騒音の低減など環境の改善につながるだけでなく、交通事故防止にも効果がある。環境の保全に向けて着実に推進していくことが必要である。

○ 周知活動、啓発活動の実施

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。

さらには、自動車販売店の協力を得て購入者に対する啓発やエコドライブメンバーズクラブの運営を行う。

実施機関：県、市、関係団体

○ 事業所でのエコドライブの促進

事業所内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

○ エコドライブ普及・促進アクションプラン

平成18年6月に国の4省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省）が策定したアクションプランに基づき、関係機関・団体が連携して、エコドライブの着実な実施を図るものとする。

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、エコ事業所の認定取得

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エコ事業所などの認定取得に努める。

実施機関：関係団体

## ⑤ 排出ガス対策型建設機械の使用

排出ガス対策型建設機械指定制度により、指定された建設機械を公共工事において使用するなど、その使用を促進し、また、不正軽油を使用しないように、働きかけを行うことにより、窒素酸化物・粒子状物質の低減を図る。

実施機関：国、県、市、名古屋高速道路公社

## (イ)交通量対策

### ① 公共交通機関等への転換

○ 「なごや新交通戦略推進プラン」の推進

自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした交通体系をめざし、「なごや新交通戦略推進プラン」の各種交通施策を総合的に推進する。

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

自転車走行空間及び自転車駐車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

## ② 物資輸送の合理化

- 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<sub>x</sub>・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

### ① 広域ネットワークの形成

- 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

### ② 交通渋滞解消に向けた総合的な取組

- 「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

### ③ 駐車対策

渋滞の原因となる違法駐車取締りや駐車場の適正な整備を行う。

- 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

#### ④ 交通情報の提供等

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

### イ 自動車騒音対策

第2次自動車騒音優先対策マップに基づく騒音対策は、道路施設対策、発生源対策、交通量対策及び交通流対策を総合的に進める。

#### (ア)道路施設対策

低騒音舗装の敷設や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て対策を行う。

実施機関：国、市、名古屋高速道路公社

#### (イ)騒音発生源対策

国に対して規制の強化を要望するとともに、自動車メーカー等に対しても騒音低減に向けた技術開発の推進を働きかける。

実施機関：市、名古屋市自動車公害対策推進協議会

#### (ウ)交通量対策

自家用車から公共交通機関へ転換、自動車利用の抑制、物資輸送の合理化、モーダルシフトの推進などにより自動車走行量の削減を図る。

実施機関：国、県、市、鉄道事業者、バス事業者、トラック協会

#### (エ)交通流対策

幹線道路ネットワークの整備を図り、交通流の分散を図る。

実施機関：国、市、中日本高速道路㈱、名古屋高速道路公社

### (6) 進捗状況の把握

計画の進捗状況については、毎年度、協議会の各構成員で担当する施策について点検を行い、大気汚染、自動車騒音の調査結果とあわせて、協議会としての取りまとめを行う。

その結果を受けて、必要に応じて、拡充、見直しを行うものとする。