

第1章 序説

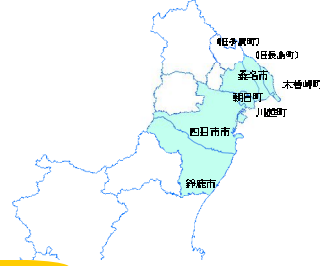
1 計画策定の趣旨

「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NOx・PM法)に基づいて策定します。

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の削減を目的として、県民、事業者、市町、県、国の緊密な協力の下で目標達成に向けた対策を推進するための計画です。

2 対策地域の範囲

四日市市、桑名市(平成15年4月1日現在の旧町を除く)、鈴鹿市、木曽岬町、朝日町、川越町(旧総量削減計画と同じ)



3 旧総量削減計画の進捗状況

環境基準の達成状況は表1のとおりで、

・二酸化窒素は、平成14年度以降、国道23号「納屋局」を除いて環境基準を達成

・浮遊粒子状物質についても平成20年度以降、全ての測定局で環境基準を達成

窒素酸化物等の排出総量は表2に示すとおりでした。

表1 納屋局における二酸化窒素濃度の経年変化(対策地域内)

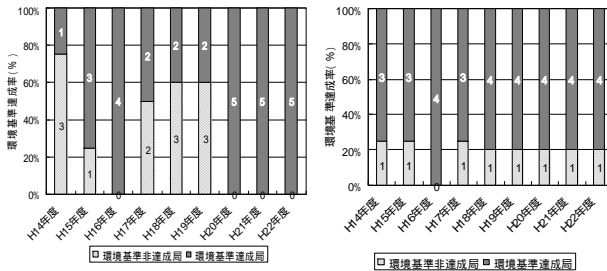


表2 対策地域における窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の年間排出量

年度	総量の区分	窒素酸化物(t/年)		浮遊粒子状物質(t/年)	
		目標	実績	目標	実績
H9 (現状)	対策地域内の事業活動に伴う発生総量(1号総量)	-	18,325	-	10,013
	うちの自動車排出総量(2号総量)	-	5,199	-	770
H17 (中間目標)	平成17年度までに達成すべき総量	15,214	17,684	9,193	9,422
	うちの自動車排出総量	2,384	3,025	202	290
H22 (目標年度)	対策地域内で大気環境基準達成可能な事業活動等に伴う発生総量(3号総量)	14,342	14,613	9,068	8,210
	うちの自動車排出総量(4号総量)	1,741	2,145	104	135

注) 上記の総量は、平成14年3月に示された「改正自動車NOx法に係る総量削減等検討会検討結果報告書」(環境省)を基に算定したものです。

計画の目標達成のための施策を下記の通り実施しました。

1 自動車単体対策の強化等

国においてディーゼル自動車の排出ガス規制が強化されたほか、過積載車両や整備不良で黒煙を排出するような車両の取締などを行いました。

2 車種規制の実施等

補助制度、融資制度により、自動車NOx・PM法の排出基準適合車への買換を促進しました。また、国、県、市町等は公用車の排出基準適合車への更新を進めました。

3 低公害車の普及促進

イベント等による低公害車の使用の普及啓発を行うとともに、国、県、市町等は公用車の低公害車への更新を進めました。

4 交通需要の調整・低減

運送業界や対策地域内事業者が物流拠点の整備による輸送距離削減や積載効率の改善による配車台数の削減に取り組みました。

5 交通流対策の推進

バイパス道路の整備、道路構造の改善による交通の分散や、交通管制システムの整備により、交通流の円滑化を進めました。

6 局地汚染対策の推進

流入車両の影響を確認し、対策を検討するための調査等を実施しました。

7 普及啓発活動の推進

環境イベントや低公害車フェア等により環境に配慮した自動車の使用を推進したほか、エコドライブの普及啓発や普及促進のための補助を実施しました。

8 監視体制の充実、調査研究の推進

対策地域内に設置している測定局でリアルタイムで大気環境を監視しました。

また、大気中の浮遊粒子状物質の実態調査を行いました。

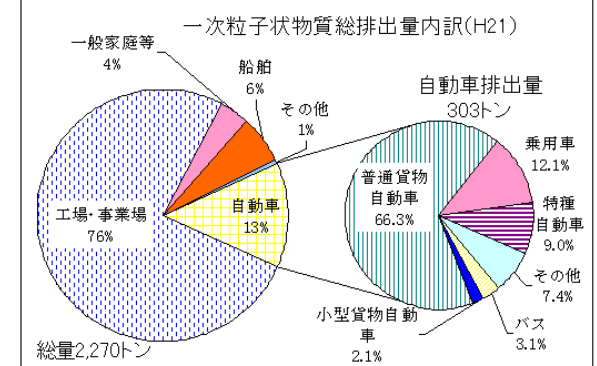
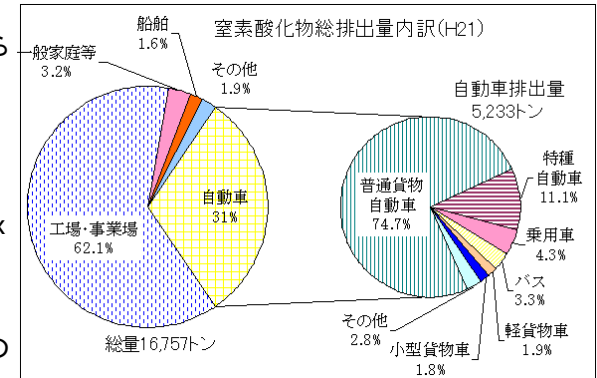
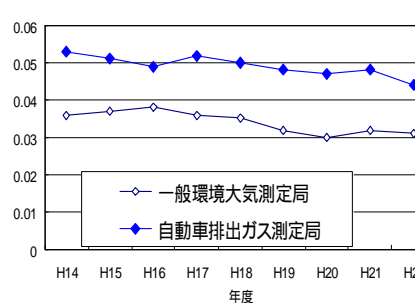
大気汚染等の現状(第3章)

・平成21年度の対策地域内で自動車から排出されるNOxの総量は5,233トンで、対策地域内全体の31.2%を占めていました。
・SPMは303トンで13.4%でした。

・車種別には、普通貨物自動車(NOx74.7%、SPM66.3%)が最も多く、NOxは次いで特種自動車(11.1%)、SPMは乗用車(12.1%)でした。

・自動車排ガス測定局での二酸化窒素の濃度は近年、やや低下傾向にあります。

二酸化窒素の年平均値の年間98%値の推移



三重県自動車排出NOx・PM総量削減計画（仮称）の中間案の構成 2 / 2

第2章 計画の目標及び目標達成の期間

1 計画の目標

国が平成23年3月末に改正した「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針」（参考参照）に基づき、

中間目標：平成27年度までにすべての監視測定局における、NO₂及びSPMの大気環境基準達成

最終目標：平成32年度までに、NO₂及びSPMの大気環境基準を確保

上記目標を達成するため、この計画に記載する各種施策を実施し、対策地域から発生するNO₂等の排出量を下記に掲げる量に抑制します。

総量の区分		窒素酸化物(t/年)	浮遊粒子状物質(t/年)
H21 (現状)	対策地域内の事業活動に伴う発生総量(1号総量)	16,757.5	2,270
	のうちの自動車排出総量(2号総量)	5,232.5	303
H27 (中間目標)	平成17年度までに達成すべき総量	15,185	2,182
	のうちの自動車排出総量	3,756	220
H32 (目標年度)	対策地域内で大気環境基準達成可能な事業活動等に伴う発生総量(3号総量)	14,157	2,123
	のうちの自動車排出総量(4号総量)	2,787	163

上表の各総量の算定は、「平成20年度自動車排出ガス原単位及び総量検討調査」（環境省）を基に算定したもので、表2の総量とは算定に用いた係数が異なります。

2 計画の期間

策定の日から平成33年3月31日までとします。

【参考】「自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針」（H23年3月25日閣議決定）

目標年度 中間目標H17 中間目標H27 最終目標H22 最終目標H32

目標内容 H27：測定局での環境基準達成 H32：測定局以外でも環境基準達成施策(主な追加内容)

- ・ポスト新長期規制適合車の早期普及
- ・国・地方公共団体等の低公害車の使用
- ・国及び地方公共団体は、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び貨物自動車運送事業者等と、局地汚染対策のために協力する体制の構築等の連携を図る。

第4章 目標達成の方途

従来の取組

- | | | |
|---------------|--------------|-------------|
| 1 自動車単体対策の強化等 | 4 交通需要の調整・低減 | 6 局地汚染対策の推進 |
| 2 車種規制の実施等 | 5 交通流対策の推進 | 7 普及啓発活動の推進 |
| 3 低公害車の普及促進 | | |

国の基本方針の改正(局地汚染対策、関係機関の連携)を踏まえて追加

従来通り継続

- 4 交通需要の調整・低減
5 交通流対策の推進
7 エコドライブ等の普及活動の推進等

新計画へ追加・変更する取組

- 1 自動車単体対策の強化等
最新規制であるポスト新長期規制適合の早期の普及を支援する等の自動車排出ガス低減対策を着実に推進します。(国)
- 2 車種規制の実施及び流入車の排出基準の適合車への転換の促進
最新規制適合車への転換を促進するための低利融資等の支援措置や普及啓発に取り組みます。(国、県、市町)
また、対策地域外から流入する排出基準に適合しない車両等への対策について検討します。(県・町)
- 3 低公害車の普及促進
物品等の輸送を伴う公務において、低公害車等による納入を運送事業者等に求めること等により、物品等の輸送に伴い発生するNOx等を可能な限り低減するよう努めます。(国、県、市町)
- 6 局地汚染対策の推進
国、地方公共団体、道路管理者、交通管理者、荷主・発注者及び運送事業者等が連携を図り、排出基準に非適合な車両の流入対策等、効果的な施策を講じます。(国、地方公共団体、事業者等)

第5章 推進体制等

- 1 関係者間の連携
方針に基づき、関係地方公共団体だけでなく、国、県、市町及び道路管理者や荷主等と連携して取り組むこととしました。
- 2 進行管理の実施
従来通り、協議会へ毎年の進捗状況を報告し、環境白書等で実績を公表します。
- 3 的確な監視測定、調査研究の推進
監視測定体制の維持と必要な調査検討を進めます。
- 4 地球温暖化対策との連携
低公害車やエコドライブの普及促進は、CO₂削減対策としても取り組んでいきます。