

(別紙様式4)

提出された意見等の概要とこれに対する考え方

案 件 名 : 兵庫県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画の改定について

意見募集期間 : 令和5年11月27日～令和5年12月18日

意見等の提出件数 : 2件(1通)

項目等	意見等の概要	件数	県の考え方
第2章 4目標 達成に 必要削 減目 標量、第 3章対 策地 域の 現状	<p>令和8年度の総量削減目標量を令和2年度と同量とする今回の計画改訂案は、削減に向けて何の努力もしないと言っているようなもので、とても計画の改訂と呼べるようなものでなく、改めて計画の策定をやり直すべき。</p> <p>(1) 現計画が策定されたH25年3月から、コロナ禍を経て、策定地域の社会経済状況等に劇的な変化が見られ、交通等に影響していると推測されるが、こうした背景について実態を把握し、分析検証した結果が全く見られない。</p> <p>(2) 計画に用いられるデータの年度がまちまちである。可能な限りデータ年次の統一化を図り、トレンドを示すべきである。そのうえで現状を検証評価し、削減対策、削減目標を展望すべきである。</p> <p>(3) 巨大石炭火力発電所の出現、将来の大気汚染への影響について検証、評価されていない。計画策定にあたって固定発生源の状況に留意しつつ自動車の排出量をどう考えるかの視点が欠けている。</p>	1	<p>[反映できなかったご意見]</p> <p>削減目標量は、対策地域内において安定的に環境基準を確保するために目標とすべき数値をシミュレーションによって算出したものです。</p> <p>常時監視測定局において、二酸化窒素は平成23年度以降、粒子状物質は平成26年度以降、全局で環境基準を達成しています。一方で、常時監視測定局がない場所において、前回計画の目標年度である令和2年度に、二酸化窒素に係る環境基準を超過する恐れがある地点を確認しています。</p> <p>また、自動車から排出される総排出量についても、粒子状物質は平成29年度以降、削減目標量を達成しています。窒素酸化物は令和元年度以降、削減目標量を達成していますが、新型コロナウイルス感染症拡大により外出自粛等の措置がとられたことによる影響も考えられます。</p> <p>このため、安定的に環境基準を確保するための削減目標量は、前計画と同量としています。</p> <p>なお、前計画の目標年度(令和2年度)時点のデータを記載したもの以外は、入手できる最新年度のデータを記載しています。</p> <p>本計画の着実に推進し、環境基準の確保に向けて取組を行ってまいります。</p>
第1章 1計画 策定の 趣旨、第 5章4 地球化 と 地 球 温 室 対 策 連 携	<p>本計画案の対策では「兵庫県温暖化防止推進計画」との整合性が全くとられていない。改めて対策を見直すべきである。</p> <p>自動車からの温室効果ガスの削減の取り組みは、大気汚染物質の排出削減と密接に関係しており、温暖化防止推進計画における自動車・運輸部門での対策は本計画案と連携・関係されなければならず、計画の目標もこれと連動したものとすべき。にもかかわらず本計画案はこれが全く見られない。計画を温暖化対策の推進の視点から見直すべきである。</p>	1	<p>[既に盛り込み済みです]</p> <p>本文p2、p18、19に記載しているように、本計画における施策は、自動車排出窒素酸化物等による大気汚染を防止するための施策であると同時に、「兵庫県地球温暖化対策推進計画」の温室効果ガス排出削減策の取組内容でもあります。</p> <p>また、p28に記載しているように、「兵庫県地球温暖化対策推進計画」を踏まえつつ、関係機関とも連携し、推進を図ることとしています。</p>