

図表 4-1-33 NOx・PM総量削減計画の達成状況

項目	目標 (平成 22 年度)	目標の達成状況 (平成 22 年度の状況)
二酸化窒素 (NO ₂)	対策地域の環境基準を おおむね達成する。	一般局：100% (67/67)
浮遊粒子状物質 (SPM)		自排局：95.8% (23/24)
		一般局：100% (65/65)
		自排局：100% (23/23)

さらに、27 年度までにすべての監視測定局における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を達成し、32 年度までに対策地域において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保することを目標とした、「第 2 期 NOx・PM 総量削減計画」を 25 年 3 月に策定したところです。

イ 自動車単体規制の強化

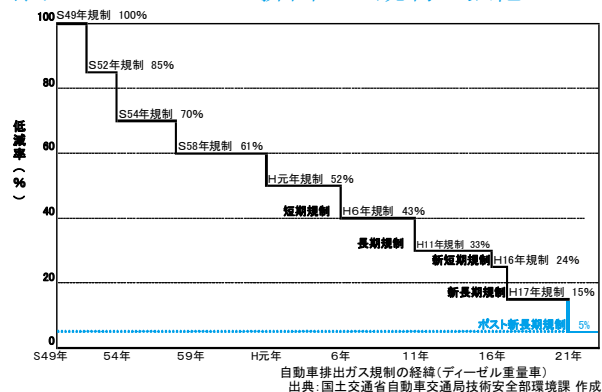
自動車排出ガスの規制は、国において「大気汚染防止法」及び「道路運送車両法」により一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物 (NO_x)、粒子状物質 (PM) 及びディーゼル黒煙について実施されており、逐次強化が図られてきました。

自動車排出ガスの規制の対象となっている物質のうち、NO_xについては、ガソリン・LPG 乗用車は「新長期規制」(17 年規制)により昭和 49 年規制時に比べ 98%低減されています。ディーゼルトラック・バスのうち NO_x等の排出量の多い直接噴射式の重量車については、49 年規制時に比べ、21 年 10 月から実施された「ポスト新長期規制」では、95%低減されました。

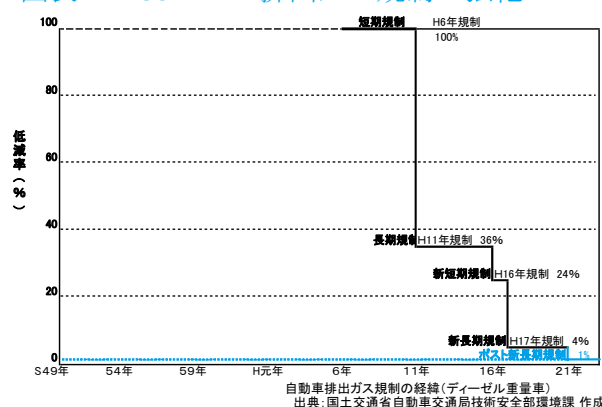
ディーゼル車の PM については、5 年から 6 年にかけて初めて排出ガスの基準が定められた短期規制に比べ、「ポスト新長期規制」のディーゼル重量車では、99%低減されました。

(図表 4-1-34、35)

図表 4-1-34 NO_x 排出ガス規制の強化



図表 4-1-35 PM 排出ガス規制の強化



ウ 条例によるディーゼル自動車排出ガス対策

国は、ディーゼル自動車に起因する大気汚染対策を推進するため、13 年 6 月に「自動車 NO_x 法」を改正し、粒子状物質 (PM) を規制項目に加え、併せて規制基準強化を行いました。法対策地域外から流入する車両に対する規制は行われませんでした。

そのため、首都圏の 1 都 3 県では、ディーゼル車排出ガス対策を効果的に促進するため、条例に基づく粒子状物質の排出基準を設定し、この排出基準を満たさない車両の都県域における運行を規制する条例を制定することとし、本県においても 14 年 3 月に、運行規制と燃料規制を柱とする「ディーゼル条例」を制定しました。

(図表 4-1-36、37)

図表 4-1-36 首都圏におけるディーゼル車対策条例

	制 定 年月日	条 例 名	規 制 適用日
東京都	12年 12月12日	都民の健康と安全を確保する 条例（東京都環境確保条例）	15年 10月1日
埼玉県	13年 7月17日	埼玉県生活環境保全条例	
千葉県	14年 3月26日	千葉県ディーゼル自動車から 排出される粒子状物質の排出 の抑制に関する条例	
神奈川県	14年 10月11日	神奈川県生活環境の保全等に 関する条例	

さらに、自動車の使用に伴う環境負荷の低減を図るため、「千葉県環境保全条例」を14年3月に改正し、自動車の使用事業者の指導、低公害車の導入義務付け等の施策と措置の充実・強化を図りました。

これらの自動車排出ガス対策に関する条例が円滑に施行されるよう、九都県市共同で粒子状物質減少装置の指定、低公害車の指定などを行っています。

図表 4-1-37 自動車NOx・PM法と県ディーゼル条例の比較

	ディーゼル条例			自動車NOx・PM法		
規制対象物質	粒子状物質（PM）			窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）		
規制地域	県全域 （自動車NOx・PM法の16市を含む。）			16市（法対策地域） 千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、習志野市、柏市、市原市、浦安市、四街道市、白井市		
規制内容	粒子状物質の排出基準に適合しないディーゼル自動車の県内の運行を禁止する。			車種規制の基準に適合しない車両の対策地域内での継続登録ができない。（車検証が交付されない）		
施行日	平成15年10月1日			平成14年10月1日 使用過程車は平成15年9月末以降の車検満了時以降に適用 平成20年1月1日 一部改正		
規制基準	車両総重量	PM	NOx	車両総重量	PM	NOx
	車両総重量に関わらず	長期規制値	—	3.5t以下	新短期規制値の1/2	S63～H7規制 ガソリン車並
				3.5t超	長期規制値	長期規制値
対象車種	軽油を燃料とするディーゼル車に限る。 (1) 小型貨物自動車 (2) 普通貨物自動車 (3) マイクロバス (4) 大型バス (5) 特種自動車（貨物、バスベースに限る。） （ディーゼル乗用車は規制対象外）			燃料の種類を問わない (1) 小型貨物自動車 (2) 普通貨物自動車 (3) マイクロバス (4) 大型バス (5) 特種自動車 (6) 乗用車（ディーゼル乗用車に限る）		
猶予期間	全対象車種とも原則として初度登録から7年間（特例） 1 自動車NOx・PM法の対策地域外のみを運行すると認められる車両は初度登録から12年間 (1) 他法令の許可、市町村の委託等により運行の範囲が法対象地域外と認められる路線バス等（届出不要） (2) 上記のほか届出により認められる車両 2 特種自動車のうち警察自動車、消防自動車など特殊な構造・用途のためのものは初度登録から15年間又は20年間			車種ごとに初度登録から 8年から12年間 (1) 小型貨物自動車 8年 (2) 普通貨物自動車 9年 (3) マイクロバス 10年 (4) 大型バス 12年 (5) 特種自動車（特例あり）10年 (6) 乗用車（ディーゼル乗用車に限る）9年（特例） 特種自動車のうち警察自動車、消防自動車など特殊な構造・用途のためのものは15年間又は20年間		
規制基準不適合車の取扱	知事が指定する粒子状物質減少装置を装着した場合は、規制基準に適合したものとみなす。			国土交通省の「窒素酸化物又は粒子状物質を低減させる装置の性能評価制度」で優秀と評価された装置を装着した場合は、規制基準に適合していると判定する。		
罰則等	(1) 基準に適合しない自動車の使用者又は運転者に運行禁止命令 (2) 運行禁止命令の違反者に対して50万円以下の罰金 (3) 使用人又は従業員が違反した場合に、法人又は人に同様の罰金			車検証の不交付		

(ア) 運行規制に係る立入検査・調査

条例の遵守状況を確認するため、運行規制については、事業所への立入検査、路上検査等を実施しています。

24年度は4,529台を検査し、その結果、条例に適合している車は3,595台(79.4%)であり、不適合の車934台については、改善指導を行いました。

さらに、より広汎に多くの車両を確認するために、対象となる自動車のナンバープレートをビデオで撮影し、条例の適合状況を判別するシステムを導入し、16年7月から運用を開始しております。

24年度は28,240台を調査し、その結果、条例の適合を確認できた車は27,929台(98.9%)であり、311台については、必要な指導を行いました。

(イ) 燃料規制に係る検査

排出ガス中の粒子状物質を低減させるため、国が実施する燃料中の硫黄分の規制に加えて、県では、重油混和燃料の使用・販売を規制しており、税務部門と合同で路上検査等を実施しています。

24年度は825台の車両から燃料の抜取検査を実施し、不正軽油等を使用していた車両2台を確認し、必要な指導等を行いました。

エ 低公害車等の普及促進

(ア) 低公害車の普及促進

県では*低公害車の普及を促進するために、天然ガス自動車・ハイブリッド自動車への補助制度や、低燃費かつ低排出ガス認定車の買い替えのための融資制度により、民間事業者の導入を支援してきました。

また、「千葉県環境保全条例」により自動車販売業者に対する低公害車等の自動車環境情報の説明を義務付けています。

低燃費かつ低排出ガス認定車を含む低公害車の保有台数は、24年度末で約25万台(関東運輸局調べ 軽自動車・二輪車を除く、また24年

度から集計方法が変わっています。)でした。(図表4-1-38)

県の公用車についても、「千葉県環境マネジメントシステム」により、低公害車の積極的な導入及び使用の拡大を図っています。

図表4-1-38 低公害車普及状況 (平成25年3月末)

区 分	千葉県	全 国
自動車保有台数 (軽自動車及び二輪車を除く)	約 352 万台 (約 230 万台)	約 7,963 万台 (約 4,584 万台)
低燃費かつ低排出ガス認定車	約 25 万台	約 513 万台
*電気自動車	825 台	25,302 台
*燃料電池自動車	2 台	45 台
*天然ガス自動車	350 台	6,227 台
*プラグインハイブリッド自動車	588 台	17,289 台
*クリーンディーゼル乗用車	3,214 台	76,238 台
合計	約 25 万台	約 525 万台

出典：(一財)自動車検査登録情報協会発行「わが国の自動車保有動向」低公害車数は「わが国の自動車保有動向」及び国土交通省関東運輸局資料(軽自動車は含まない)

(イ) 粒子状物質減少装置装着の促進等

ディーゼル自動車から排出される粒子状物質対策のため、14年度から、排出ガス規制適合車への買い替えや粒子状物質減少装置(DPF)を装着する民間事業者への融資制度並びに装置への助成を実施していましたが、23年度末に助成対象車両がなくなったことから、支援を終了しました。

なお、23年度は160台の車両に粒子状物質減少装置装着の助成を行い、これまでの助成台数は、16,480台となります。

(ウ) 自動車税のグリーン化税制の導入

低燃費かつ低排出ガス自動車について、その環境性能に応じ自動車税の税率を軽減する一方、新車新規登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車に対しては税率を重くする特例措置が14年度から実施されています。

(エ) エコドライブの推進

エコドライブは、誰でも取り組み、二酸化炭素と大気汚染物質の削減に効果があり、また、燃費

向上による燃料代の節約、さらには交通事故防止の効果も期待できる取組です。県では、独自のパンフレット「Let's エコドライブ!ー簡単!エコドライブ・テクニクー」を作成し、ホームページ、イベントなど様々な方法により、広く県民、事業者にもエコドライブに関する情報を提供しています。

また、エコドライブを体験・実感できる取組として、県民、事業者を対象に九都県市と連携したエコドライブ実技講習などを開催し、ドライバーが継続的にエコドライブに取り組めるよう働きかけを行っています。

図表 4-1-39 九都県市「エコドライブ10のすすめ」 「エエふうけいにあいたいね」



オ 交通量抑制対策

(ア) 物流対策の推進

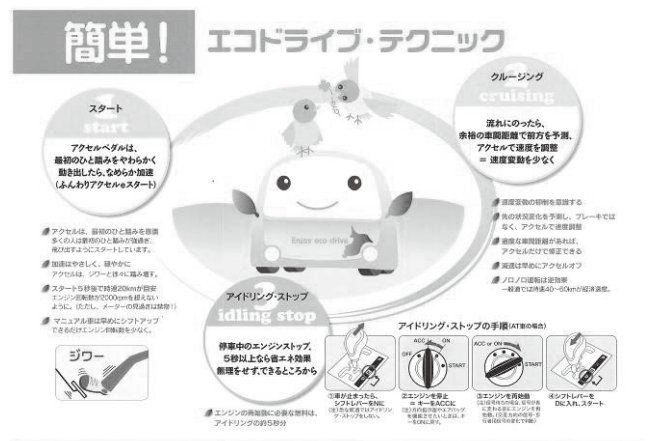
物流対策は、自動車に係る環境対策の一つとして重要であり、自動車からの窒素酸化物や二酸化炭素等の排出量がより少なくなるような、環境に配慮した輸送体系への転換を図っていくことが求められています。

県では、19年3月に「千葉県物流戦略」を策定し、貨物自動車による輸送から鉄道・船舶の積極的な活用への転換を図る*モーダルシフトの推進や、都市地域内の貨物輸送を共同で実施することで効率的な輸送を実現する共同輸配送の推進に取り組んできました。

また、国においては9年以降、4次にわたり総合物流施策大綱を策定してきており、物流の効率化に一定の成果を上げてきましたが、地球温暖

化など環境問題の状況や東日本大震災の経験を踏まえた取組の強化を図るため、25年6月に新たな「総合物流施策大綱(2013-2017)」を策定したところ。

図表 4-1-40 「Let's エコドライブ!ー簡単!エコドライブ・テクニクー」



(イ) 人流対策

自動車使用による環境の負荷を低減し、低炭素社会の実現のために、鉄道・バス等の公共交通機関の積極的な活用を図り、主要な駅周辺での駅前広場やアクセス道路、自転車駐輪場、*パークアンドライド駐車場の整備や公共車両優先システム (PTPS: Public Transportation Priority System) の導入などについて、関係機関と連携を図りながら進めています。

国でも、「環境的に持続可能な交通 (ES T: Environmentally Sustainable Transport)」普及推進事業など、人と環境にやさしい交通を目指す事業を推進しています。