

第4章 安心できる健やかな環境を守る

第1節 良好な大気環境の確保

1. 現況と課題

大気汚染は、燃料や廃棄物を燃やすことなどによって生じ、健康被害や農作物の生育障害などを引き起こします。その汚染物質の排出源は、工場や事業場などの固定発生源と自動車や船舶などの移動発生源に分けられます。

本県では、昭和30年代以降、東京湾臨海部への工場の集中立地にもなあって大気の汚染が進み、硫黄酸化物などによる農作物被害や光化学スモッグによる健康被害が発生し社会問題となりました。

このため、県では、法・条例による規制や主要工場との公害防止協定の締結など汚染物質の排出削減に向けた取組を強力に展開し、その結果、固定発生源による大気汚染はかなり改善されました。

しかし、一方で、移動発生源である自動車の交通量増加にともない、排気ガスに起因する大気汚染が、特に都市部において大きな問題となってきました。

自動車は私たちの日常生活や産業活動にとって便利で不可欠なものですが、ディーゼル車から排出される粒子状物質などのさまざまな汚染物質が排出されます。

県では、法による自動車排出ガスの単体規制に加えて、「自動車交通公害防止計画」を策定し、県民、事業者、行政が連携した低公害車等の普及促進、交通流の円滑化などの対策を推進しています。

また、ディーゼル車に対しては、15年から近隣都県と歩調をあわせた条例による運行規制を実施しています。

こうした対策の実施によって、19年度は、*浮遊粒子状物質（SPM）がはじめて全測定局で*環境基準を達成するなど、本県の大気環境は改善の傾向にあります。

しかしながら、未だ光化学スモッグ注意報の発令日数が多いことや、本県が独自の環境目標として設定した「二酸化窒素に係る県環境目標値」の達成率が低いといった課題も残されており、今後も大気環境を監視するとともに、汚染物質の排出削減を引き続き進めていく必要があります。

さらに、健康影響が問題となっている*アスベスト（石綿）については、県内のアスベスト製品の製造事業所は全て廃止されていますが、今後、建材としてアスベストを使用した建築物の解体等作業が増加していくことが見込まれており、飛散防止対策の徹底を図る必要があります。

（1）大気環境の現状

大気環境の常時監視は、県、千葉市、船橋市及び政令市等が一般環境大気測定局と道路沿道に設置した自動車排出ガス測定局で自動測定機により行っています。

一般環境大気測定局の主な測定項目は、*二酸化硫黄、*窒素酸化物（二酸化窒素及び一酸化窒素）、*光化学オキシダント、*一酸化炭素、浮遊粒子状物質、*炭化水素です。

また、自動車排出ガス測定局では、窒素酸化物、一酸化炭素、浮遊粒子状物質等を測定しています。

なお、*降下ばいじんなどについては、手分析等による定期監視を行っています。

19年度の大気環境の概要は以下のとおりです。

- 二酸化窒素については、県内すべての一般環境大気測定局で引き続き環境基準を達成していますが、自動車排出ガス測定局では、2局が環境基準未達成でした。
- 光化学オキシダントについては、依然として全局で環境基準未達成でした。
- 浮遊粒子状物質については、測定開始以来、初めて、一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局の全局で環境基準を達成しました。
- 二酸化硫黄及び一酸化炭素については、環境基準達成率100%を維持しています。
- 有害大気汚染物質では、環境基準が設定されている*ベンゼン等4項目は、引き続き環境

基準を達成しました。

- ・アスベストについては、環境省が実施した全国調査の結果と比較して特に高い濃度は見られず、問題になるレベルではありませんでした。

図表 4-1-1 大気環境の環境基準達成状況等の推移

単位:%

区分	項目	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	
一般環境大気測定局	環境基準達成率(注1)	二酸化硫黄	100	100	100	100	100
		二酸化窒素(注3)	100	100	100	100	100
		一酸化炭素	100	100	100	100	100
		光化学オキシダント	0	0	0	0	0
	県環境目標値	浮遊粒子状物質	90.5	99.1	100	93.9	100
		二酸化窒素(注3)	76.7	71.6	72.2	79.1	71.9
自動車排出ガス測定局	環境基準達成率	光化学オキシダント	93.1	90.0	91.9	95.8	94.6
		二酸化硫黄	100	100	100	100	100
		二酸化窒素	93.1	96.6	93.1	93.1	93.1
		一酸化炭素	100	100	100	100	100
	県環境目標値	浮遊粒子状物質	74.1	100	96.4	96.4	100
	二酸化窒素	27.6	24.1	31.0	31.0	31.0	

(注1) 環境基準達成率 (環境基準達成測定局数/測定局数) × 100 (%)
 (注2) 時間達成率=(昼間の環境基準達成時間/昼間の測定時間) × 100 (%)
 (注3) 二酸化窒素の環境基準は、1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下とされています。この環境基準の達成状況の評価は、1日平均値の年間98%値(低い方から数えて、98%目の日の平均値)が0.06ppm以下であることをもって行っています。また、県環境目標値は、日平均値の年間98%値が0.04ppm以下としています。

また、19年度の大気環境の詳細は以下のとおりです。

ア. 一般環境 (一般環境大気測定局)

(ア) 硫黄酸化物

大気中の硫黄酸化物は、主として工場等で使用される石油、石炭等の化石燃料の燃焼により排出されるものですが、大気汚染防止法に基づく排出規制の強化や公害防止協定による脱硫装置の設置、あるいは良質燃料への転換など諸対策の結果、大気中の濃度は昭和50年代前半以降大幅に低下しています。

硫黄酸化物のうち二酸化硫黄については環境基準が定められていますが、19年度の有効測定局86局における環境基準(長期的評価)の達成率は100%で、昭和54年度以降これを維持しています。

(イ) 窒素酸化物

大気中の窒素酸化物(主として二酸化窒素と一酸化窒素)は、燃焼過程において燃料中の窒素化合物や空気中の窒素が酸化されて発生します。

主な発生源は工場や自動車ですが、ビルの暖房や家庭の厨房からの排出量も無視できません。窒素酸化物のうち二酸化窒素については環境基準が定められています。

a 二酸化窒素

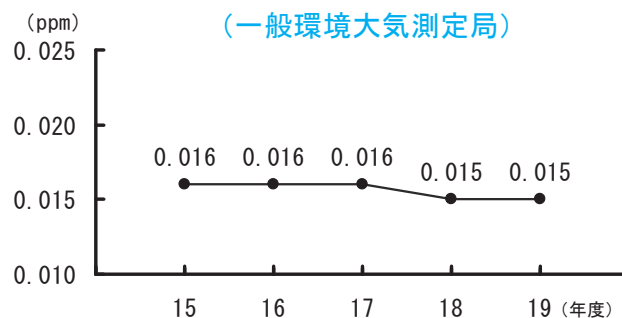
19年度の有効測定局114局における環境基準の達成率は100%であり良好な状態が続いています。

また、本県が窒素酸化物対策を進めるうえでの行政目標として昭和54年4月に設定した「二酸化窒素に係る千葉県環境目標値」の達成率は71.9%で18年度の79.1%と比較すると低下しました。

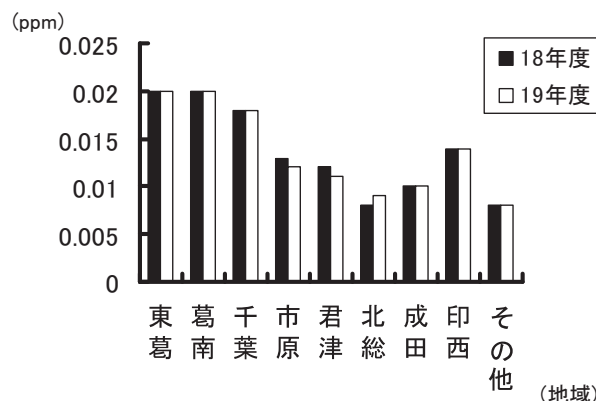
15年度以降の年平均値は、減少傾向を示しています(図表4-1-2)。

また、これらの測定値の地域別平均値は、東葛、葛南、千葉地域が他地域に比べ高くなっています(図表4-1-3)。

図表 4-1-2 二酸化窒素の年平均値の推移



図表 4-1-3 二酸化窒素の地域別平均値



(ウ) 光化学オキシダント

光化学オキシダントは、窒素酸化物と炭化水素等が太陽光線の照射により光化学反応を起こし生成する二次物質で、高濃度になると空に白くモヤがかかったようになる「光化学スモッグ」が発生します。

a 光化学オキシダントの測定結果

19年度の測定局93局全局において環境基準は未達成でした。

また、光化学スモッグの発生しやすい時間帯（5時～20時）における1時間値が0.06*ppm以下である時間数と測定時間数の割合（時間達成率）は94.6%でした（図表4-1-4）。

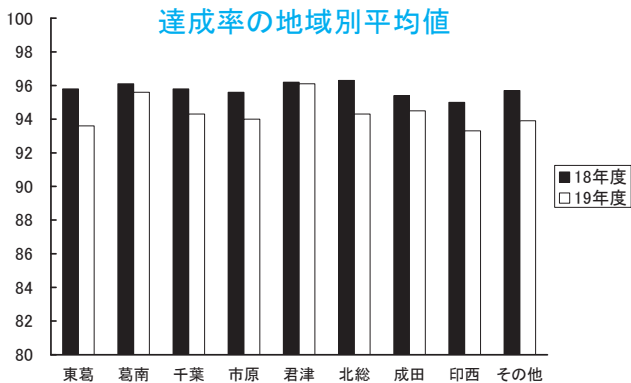
これを地域別にみると、君津地域が他の地域に比べやや達成率が高くなっています（図表4-1-5）。

図表 4-1-4 光化学オキシダント環境基準の時間達成率の推移

年 度	15	16	17	18	19
時間達成率(%)	93.1	90.0	91.9	95.8	94.6
測定局数	95	95	95	95	93

(注 1)年間の時間帯（5～20時）の測定時間が、3,750時間以上の測定局で評価した。
 (注 2)時間達成率(%) = (5～20時の環境基準達成時間 / 5～20時の測定時間) × 100
 (注 3)達成率は、各測定局の単純平均値である。

図表 4-1-5 光化学オキシダント環境基準の時間達成率の地域別平均値



b 光化学スモッグ注意報等の発令状況

光化学オキシダント濃度が高濃度で継続すると判断される場合、光化学スモッグ注意報等を発令しています。（光化学スモッグ注意報等

の発令基準は図表4-1-45)

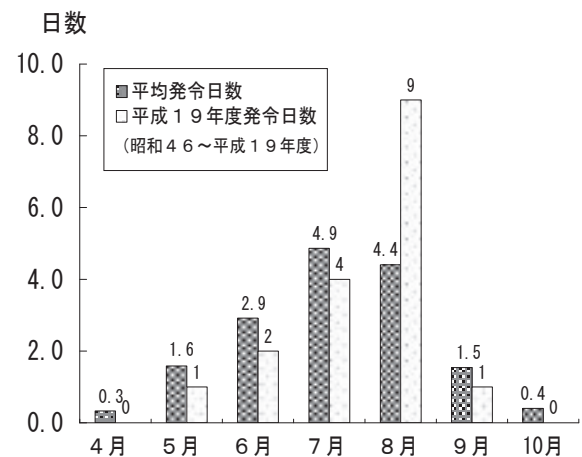
19年度は注意報発令数が17日（警報発令なし）で、18年度の11日と比較し増加しました。

月別の注意報発令状況は、5月に1日、6月に2日、7月に4日、8月に9日、9月に1日でした（図表4-1-6）。

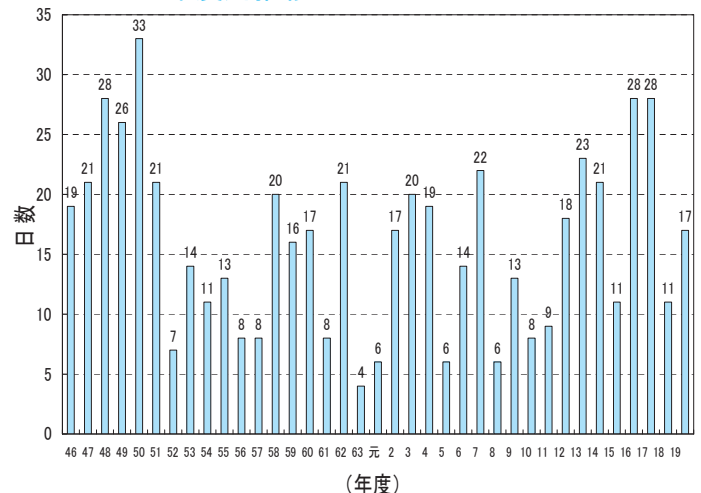
昭和46年度以降の注意報発令日数の年度別推移は、50年度の33日がピークとなっています（図表4-1-7）。

19年度の測定局93局における光化学オキシダントの1時間値が0.12ppm以上（注意報の発令基準レベル）の年間出現日数の分布は、東葛地域が他地域に比べ多くなっています（図表4-1-8）。

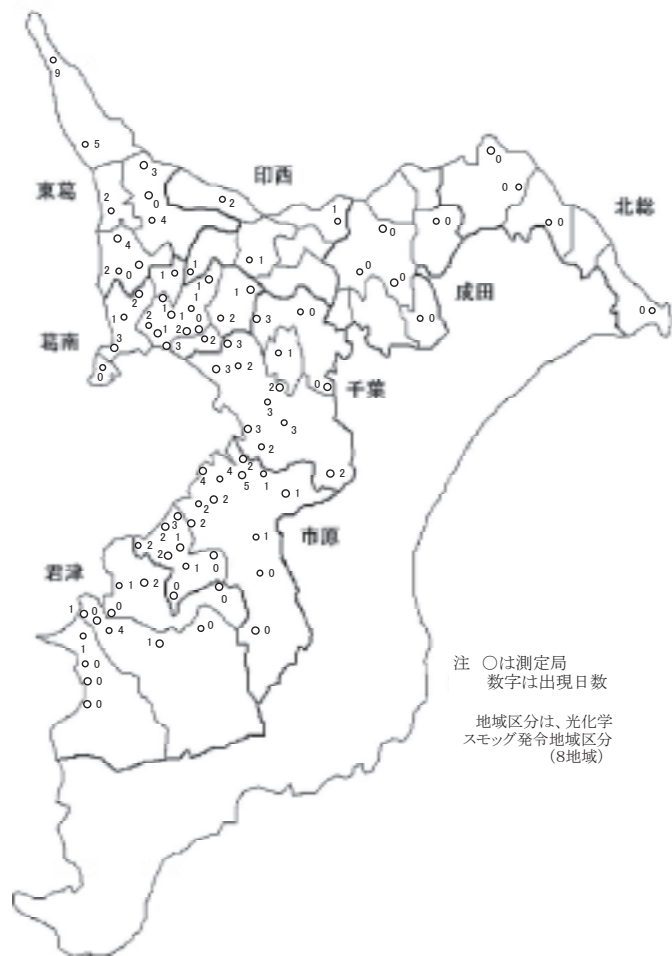
図表 4-1-6 光化学スモッグ注意報発令日数の月別推移



図表 4-1-7 光化学スモッグ注意報発令日数の年度別推移



図表 4-1-8 オキシダント濃度 0.12ppm 以上の出現日数分布 (19 年 4 月～10 月)



図表 4-1-9 全国の光化学スモッグ注意報発令日数 (上位都府県)

順位	平成15年度		平成16年度		平成17年度		平成18年度		平成19年度	
	日数	都府県	日数	都府県	日数	都府県	日数	都府県	日数	都府県
1	19	埼玉県	28	千葉県	28	千葉県	17	東京都 大阪府	32	埼玉県
2	14	茨城県 大阪府	23	埼玉県	26	埼玉県	-	-	20	神奈川県
3	-	-	18	東京都 茨城県	22	東京都	16	埼玉県	17	千葉県 東京都
4	11	千葉県	-	-	14	栃木県	14	神奈川県	-	-
5	8	東京都 茨城県	16	神奈川県	13	茨城県	12	山梨県	16	栃木県

(エ) 一酸化炭素

一酸化炭素は、炭素を含む燃料が不完全燃焼する際に発生する物質で、大気中の一酸化炭素の発生源は主として自動車です。

19 年度の有効測定局 4 局すべてが環境基準 (長期的評価) を達成し、測定を開始した 48 年度以降 100%の達成率を継続しています。

(オ) 浮遊粒子状物質

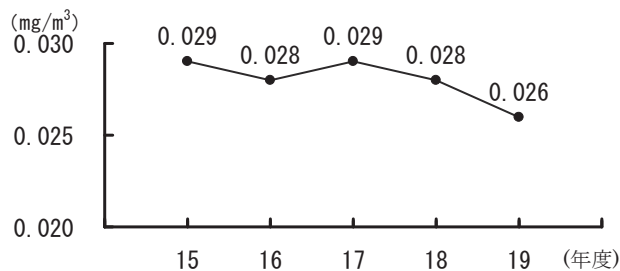
大気中には様々な固形物が気体のように長期間浮遊していますが、これらを称して浮遊粉じんといい、中でも粒径が 10 μ m 以下のものを浮遊粒子状物質と称しています。

発生源は、工場・事業場の産業活動や自動車等の交通機関の運行等に伴い発生するもののほか、土壌の舞い上がりや火山活動などの自然現象によって発生するものなど極めて多様です。

19 年度の有効測定局 112 局における環境基準 (長期的評価) の達成率は 100%で、18 年度の 93.9%と比べ改善しました。

15 年度以降の年平均値は、減少傾向を示しています (図表 4-1-10)。

図表 4-1-10 浮遊粒子状物質の年平均値の推移 (一般環境大気測定局)



(カ) 炭化水素

炭化水素は、塗料等の有機溶剤を使用する工場・事業場や、石油タンク及び石油製品を扱っている工場・事業場、あるいは自動車など多種多様の発生源から排出され、光化学スモッグの原因物質の一つとなっています。

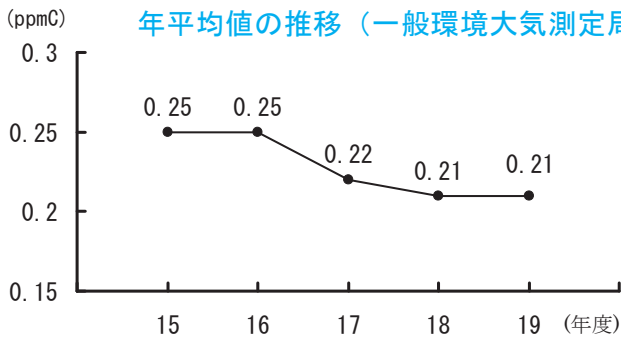
炭化水素に係る環境基準は定められていませんが、指針値として、「非メタン炭化水素について、午前 6～9 時の 3 時間平均値が 0.20～

0.31*ppmC の範囲にあること」が示されています。

19 年度の測定結果についてみると、一般環境大気測定局 39 局すべてで「指針」の上限値 0.31ppmC を超えていました。

なお、15 年度以降の午前 6 時～9 時における年平均値の推移は図表 4-1-11 のとおりです。

図表 4-1-11 非メタン炭化水素 6～9 時における年平均値の推移（一般環境大気測定局）

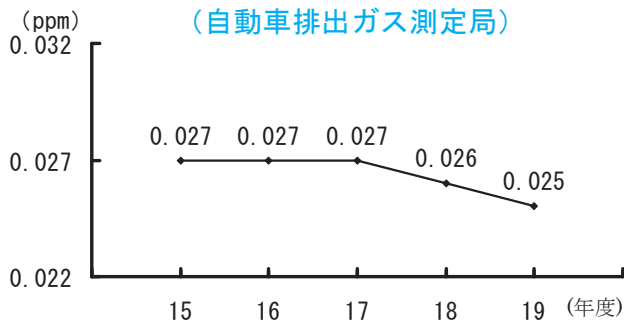


イ. 道路沿道環境（自動車排出ガス測定局）

(ア) 二酸化窒素

19 年度の有効測定局 29 局における環境基準（長期的評価）の達成率は 93.1% であり、15 年度以降の年平均値は減少傾向を示しています（図表 4-1-12）。

図表 4-1-12 二酸化窒素の年平均値の推移（自動車排出ガス測定局）



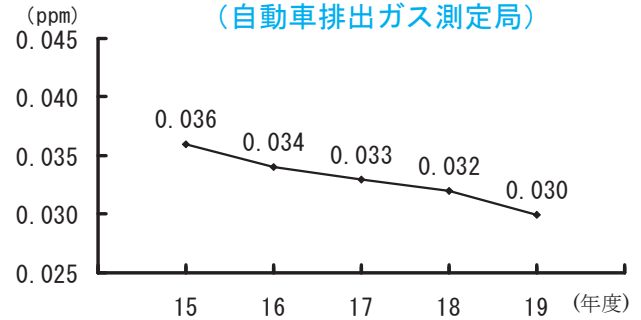
(イ) 一酸化炭素

19 年度の有効測定局 26 局すべてで環境基準（長期的評価）を達成しており、一般環境大気測定局と同様に昭和 48 年度以降 100% の達成率を継続しています。

(ウ) 浮遊粒子状物質

19 年度の有効測定局 28 局における環境基準（長期的評価）の達成率は 100% であり、15 年度以降の年平均値は減少傾向を示しています（図表 4-1-13）。

図表 4-1-13 浮遊粒子状物質の年平均値の推移（自動車排出ガス測定局）



(エ) その他

二酸化硫黄については、19 年度の有効測定局 4 局における環境基準（長期的評価）の達成率は 100% です。また非メタン炭化水素については、測定した 15 局すべてで「指針」の上限値を超えています。

ウ. 有害大気汚染物質

有害大気汚染物質は、低濃度でも継続的に摂取される場合には、発ガン性などの人の健康を損なうおそれのある物質で、現在、234 物質がリストアップされています。

このうち、優先取組物質 22 物質が国から示され、そのうちのベンゼン等 19 物質について、県、千葉市、船橋市及び政令市等が、県内 32 地点で大気環境中の濃度を定期的に調査しています。

19 年度の調査結果では、環境基準が定められているダイオキシン類、ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン及びジクロロメタンの 5 物質すべてについて全地点で環境基準を下回っています。

また、有害大気汚染物質のうち「環境中の有害大気汚染物質による健康リスクの低減を図るための指針となる値（指針値）」（15 年 9 月 30 日環境省）が示されているアクリロニトリル、塩化ビニルモノマー、水銀及びニッケル化合物の 4 物質に加え、18 年 12 月 20 日にクロロホルム、1,2-ジクロロエタン及び 1,3-ブタジエンに対する指針値が示されましたが、すべての地点で指針値を満足しています。

さらに、優先取組物質以外の化学物質として、

フロン11、フロン113、1,1,1-トリクロロエタン、四塩化炭素についても県独自に大気環境調査を行っています。

エ. アスベスト

アスベスト（石綿）は、天然に産する繊維状ケイ酸塩鉱物で、耐熱性、耐磨耗性に優れ、丈夫で変化しにくいという特性があり、建築工事の吹付け作業やスレート材などの建築材料、工業用品などに広く使われてきました。

アスベストの繊維は極めて細く、吸い込むと、肺がんや中皮腫など健康に悪影響を及ぼすおそれがあります。

アスベストについては、環境基準は設定されていませんが、18年度から、県、千葉市、船橋市及び政令市等で、一般大気環境中の濃度を把握する調査を行っています。

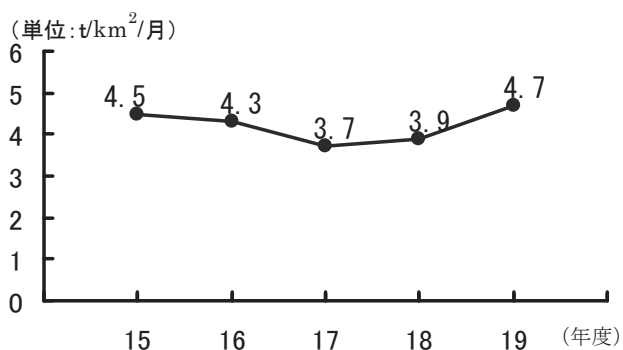
19年度の県内41地点における調査結果は、いずれの地点においても、環境省が実施した全国調査の結果と比較して特に高い濃度は見られず、問題になるレベルではありませんでした。

オ. 降下ばいじん

降下ばいじんは、大気中の浮遊粉じんのうち、自重又は雨滴によって沈降するばいじん、粉じん等であり、県内25地点で測定を行っています。

19年度の測定地点の平均値は、4.7t/km²/月であり、15年度以降の年平均値の推移は、図表4-1-14のとおりです。

図表 4-1-14 降下ばいじん量の年平均値の推移



(2) 大気汚染物質の発生源の現状

大気汚染物質の発生源は工場・事業場等の固定発生源と、自動車、船舶等の移動発生源の二つに大別されます。

ア 固定発生源

県内における固定発生源は東京湾に面した電力、鉄鋼、石油精製、石油化学等を中心とする我が国有数の臨海工業地帯とその周辺地域に集中しています。

固定発生源のうち、「大気汚染防止法」に定められるばい煙発生施設の届出数は20年3月末現在で工場・事業場数2,748、施設数7,224となっています。(図表4-1-15)

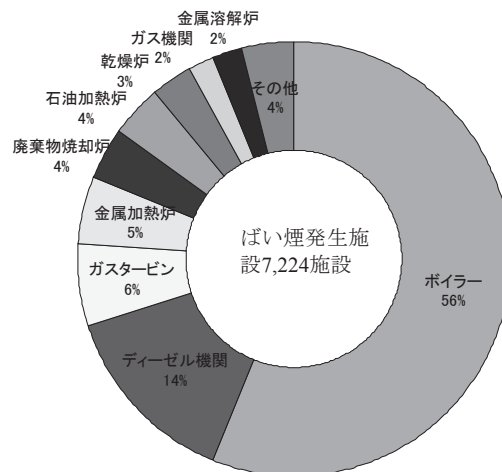
図表 4-1-15 ばい煙発生施設数の推移

年度	地域	大気汚染防止法総量規制地域(硫酸化合物)		計	合計
		工場	事業場		
15	工場	2,101(389)	1,343(474)	3,444(863)	7,212(2,709)
	事業場	2,204(1,060)	1,564(786)	3,768(1,846)	
16	工場	2,081(375)	1,349(465)	3,430(840)	7,234(2,706)
	事業場	2,229(1,069)	1,575(797)	3,804(1,866)	
17	工場	2,119(381)	1,385(474)	3,504(855)	7,357(2,737)
	事業場	2,265(1,079)	1,588(803)	3,853(1,882)	
18	工場	2,106(374)	1,400(465)	3,506(839)	7,350(2,689)
	事業場	2,257(1,064)	1,587(786)	3,844(1,850)	
19	工場	2,061(359)	1,360(460)	3,421(819)	7,224(2,748)
	事業場	2,236(1,135)	1,567(794)	3,803(1,929)	

(注) () 内は工場・事業場数

種類別では、ボイラーが圧倒的に多く全体の56%を占めています(図表4-1-16)。

図表 4-1-16 ばい煙発生施設の種類別状況



20年3月末現在

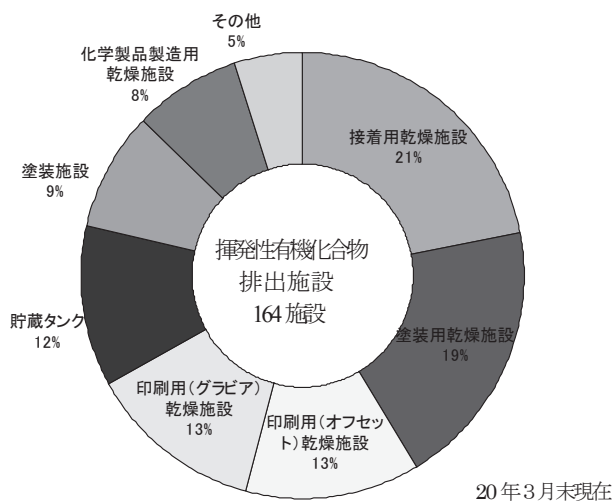
「大気汚染防止法」の改正により、18年4月に新たに届出対象となった*揮発性有機化合物（VOC）排出施設は、20年3月末現在で工場・事業場数58、施設数164となっています（図表4-1-17）。

図表4-1-17 揮発性有機化合物排出施設数

年度	18	19
施設数	167	164
(工場・事業場数)	(57)	(58)

種類別では、接着用乾燥施設、塗装用乾燥施設の順に多くなっています（図表4-1-18）。

図表4-1-18 揮発性有機化合物排出施設の種類別状況



また、一般粉じん発生施設の届出数は、20年3月末現在で工場・事業場数247、施設数1,923となっています（図表4-1-19）。

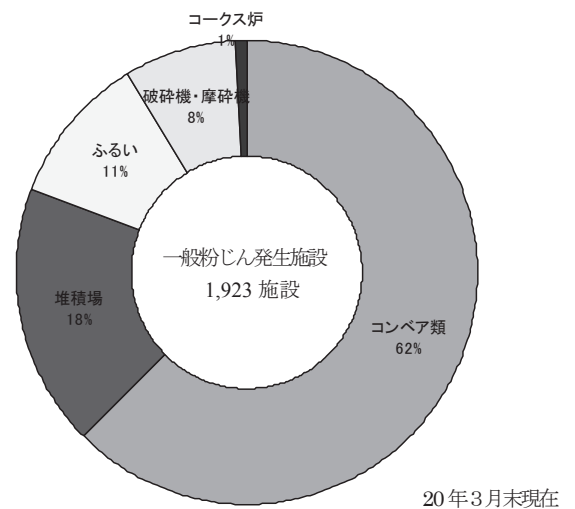
図表4-1-19 一般粉じん発生施設数の推移

年度	15	16	17	18	19
施設数	1,314	1,287	1,380	1,414	1,923
(工場・事業場数)	(230)	(219)	(255)	(228)	(247)

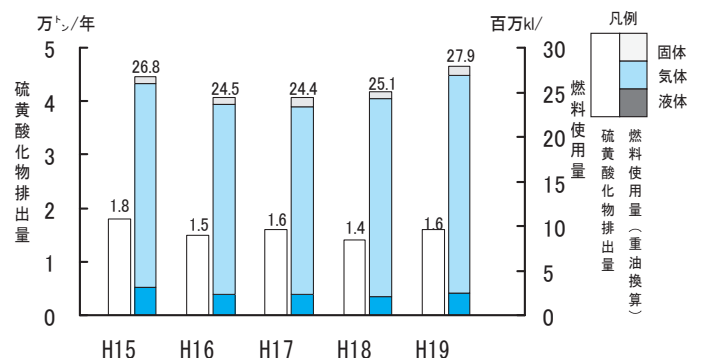
種類別では、図表4-1-20のとおりコンベア類および堆積場が多くなっています。

一方、県内主要工場・事業場の19年度における燃料使用量は2,787万klで、その内訳は気体燃料が87.5%、液体燃料が8.9%、固体燃料が3.6%の割合となっています。また、燃料の使用に伴い排出された硫黄酸化物は約1.6万tです（図表4-1-21）。

図表4-1-20 一般粉じん発生施設の種類別状況



図表4-1-21 県内主要工場・事業場における硫黄酸化物排出量及び燃料使用量の経年変化



※対象事業場数：平成15年度は55工場・事業場、平成16-19年度は54工場・事業場

イ 移動発生源

(ア) 県内の自動車保有台数

自動車、船舶等の移動発生源のうち、自動車排出ガスが大気汚染の大きな要因となっています。

県内の自動車保有台数は年々増加し、20年3月末で約346万台となっています(図表4-1-22)。

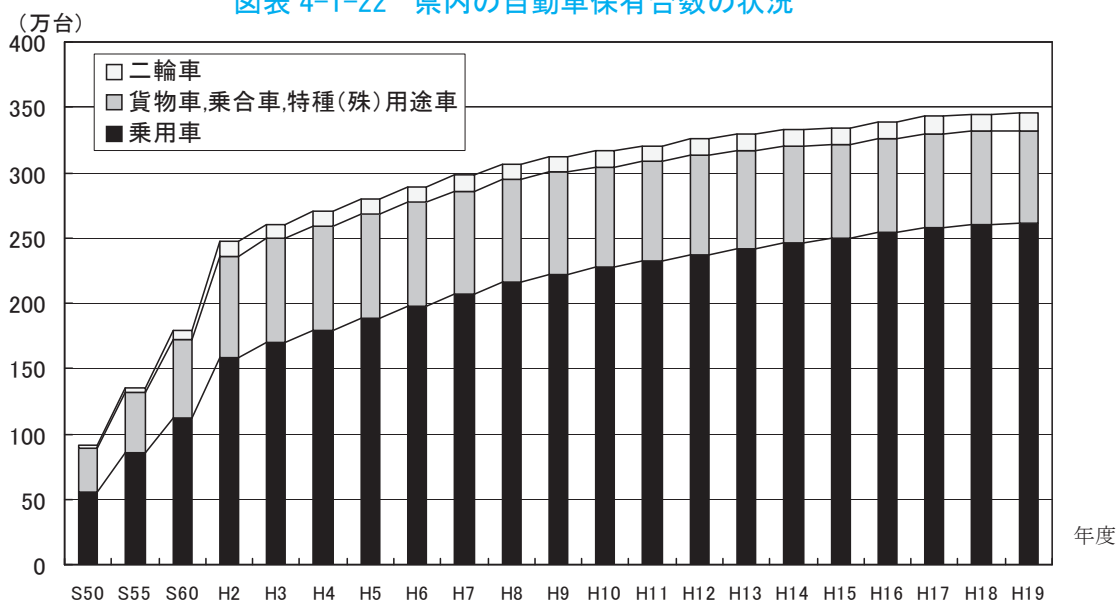
(イ) 県内の自動車走行量

県内における昼間12時間の走行量の推移は、11年度までは全体として増加傾向にありましたが、17年度はわずかに減少しました。

乗用車(軽自動車も含む)については、17年度もやや増加し、17年度の走行量は昭和60年度の1.9倍となっています。

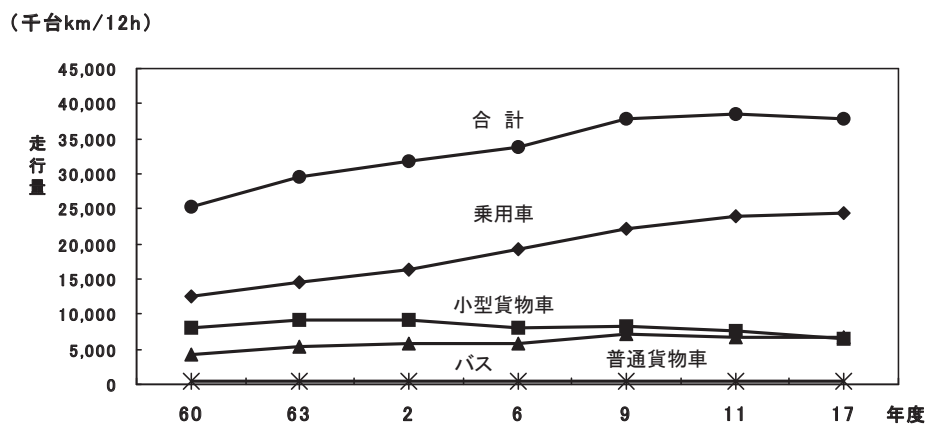
一方、小型、普通貨物車とも近年の走行量は減少傾向にあり、特に小型貨物車については、昭和60年度には普通貨物車の約2倍でしたが、17年度には普通貨物車の走行量をわずかに下回りました(図表4-1-23)。

図表4-1-22 県内の自動車保有台数の状況



出典: 「わが国の自動車保有動向」(財)自動車検査登録情報協会

図表4-1-23 県内の自動車走行量の推移



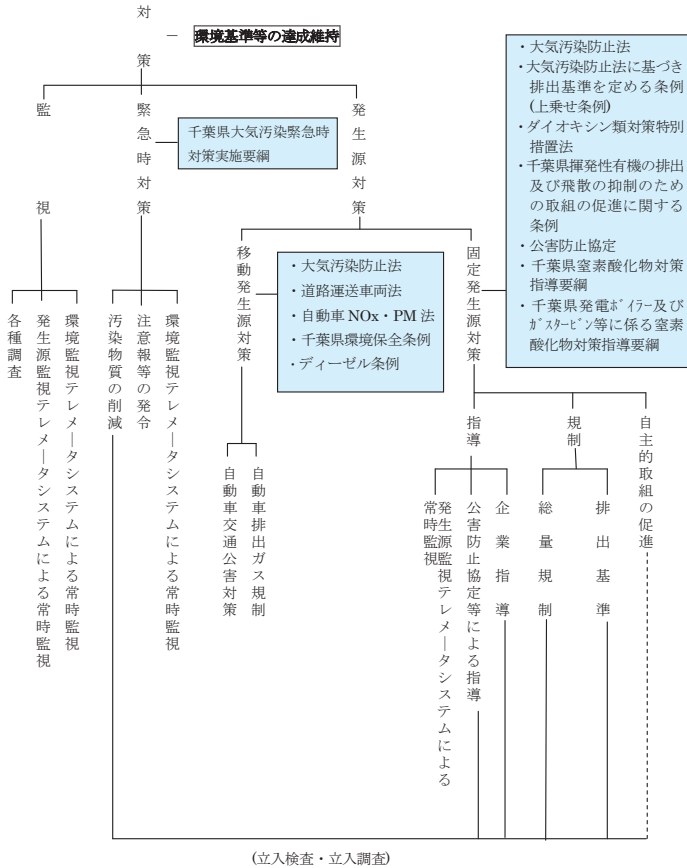
車種区分 乗用車 : 乗用車、軽自動車
 小型貨物車 : 軽貨物車、小型貨物車、貨客車
 普通貨物車 : 普通貨物車、特種車
 バス : バス

「平成17年度道路交通センサス」(国土交通省)より作成

2. 県の施策展開

大気汚染に係る環境基準の達成・維持を目標として、図表 4-1-24 に示す体系で各種施策を講じています。

図表 4-1-24 大気汚染防止対策体系図



工場・事業場等の固定発生源対策としては、「大気汚染防止法」及び「大気汚染防止法に基づき排出基準を定める条例」（いわゆる上乗せ条例）により排出規制を行うとともに、臨海部の主要企業に対し公害防止協定等による指導を行っています。

また、これらの排出規制の遵守状況等は、立入検査及び発生源監視テレメータシステムによる常時監視により確認しています。

移動発生源である自動車の排出ガス対策としては、従来から自動車単体に対する排出ガス規制が実施され、逐次強化されてきましたが、特に、ディーゼル車から排出される粒子状物質（PM）の人の健康への影響が懸念されるため、13年6月に自動車NOx法を一部改正した「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」（以下「自動車NOx・PM法」）が公布され、規制が強化されました。

また、「自動車NOx・PM法」が適用されない区域においてもディーゼル自動車から排出される粒子状物質の早期低減を図るため、全県を規制対象とした「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（ディーゼル条例）」を14年3月に公布するとともに、自動車の使用に伴う環境負荷の低減を図るための基本的な計画の策定により、県民、事業者、行政が連携し、総合的な自動車交通公害対策を推進しています。

大気汚染の監視体制としては、県内に設置された144局の大気環境常時測定局から測定データを収集して大気環境の状況の的確な把握に努めており、大気情報管理システムの整備と併せて光化学スモッグ注意報発令等の緊急時における迅速な対応が可能になっています。

(1) 工場・事業場等に係る対策

ア 法・条例による規制

「大気汚染防止法」により、工場・事業場のばい煙[硫黄酸化物、ばいじん、有害物質（カドミウム及びその化合物、窒素酸化物、塩化水素等）]及び揮発性有機化合物を排出する施設に対して排出基準が定められています。

なお、本県では、ばいじんについて、特に排出の抑制を図る上から、条例により*上乗せ基準を適用しています。

また、粉じんを発生する施設のうち、一般粉じん発生施設については飛散防止のための施設構造等に関する基準が設けられています。

さらに、同法では、特定物質（アンモニア、シアン化水素等28物質）を発生する施設を設置している者に対し、故障、破損、その他の事故等が発生し、特定物質が大気中に多量に排出された場合に応急措置を講じ、速やかに復旧するとともに事故の状況を県へ報告することを義務づけています。

(ア) 硫黄酸化物

硫黄酸化物の排出規制は、ばい煙発生施設ごとに排出口（煙突）の高さに応じて許容排出量を定める***K値規制方式**がとられています（図表4-1-25）。

図表 4-1-25 硫黄酸化物の排出基準（K値）

地域の区分	基準の種類	K 値
京葉臨海地域 〔松戸市から富津市に至る11市〕	特別排出基準 (新設)	1.75 (S49年4月1日以 降設置するもの)
	一般排出基準 (既設)	3.5 (S49年3月31日以前に設置したもの)
首都圏近郊整備地域（京葉臨海地域及び富里市を除く）	一般排出基準 (新設・既設)	9.0
銚子市・茂原市	〃	14.5
上記以外の地域	〃	17.5

(注) 硫黄酸化物許容排出量算定式 $q = K \times 10^3 \times He^2$
 q : 硫黄酸化物の許容排出量 (* m^3N/h)
 K : 地域ごとに定める定数
 He : 有効煙突高 (m)

また、工場・事業場が集合している地域については総量規制を行い、工場・事業場ごとに総排出量を規制するほか、小規模工場については使用する石油系燃料中の硫黄含有率を規制しています。

本県では、松戸市から富津市に至る11市の対象地域を南部、北部の区域に区分し、総量規制基準及び燃料使用基準を定めています（図表4-1-26～27）。

図表 4-1-26 硫黄酸化物の総量規制基準
(原燃料使用量が500ℓ/h以上)

規制基準	総量規制基準
区域	
千葉北部区域	$Q = 3.3W^{0.90} + 0.5 \times 3.3[(W+Wi)^{0.90} - W^{0.90}]$
千葉南部区域	$Q = 3.3W^{0.88} + 0.5 \times 3.3[(W+Wi)^{0.88} - W^{0.88}]$

注) 千葉北部区域: 松戸市、市川市、浦安市、船橋市、習志野市
 千葉南部区域: 千葉市、市原市、木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市
 Q : 許容硫黄酸化物量 (m^3N/h)
 W : 51年9月30日 (小型ボイラーについては60年9月9日、ガスタービン及びディーゼル機関については63年1月31日、ガス機関及びガソリン機関については3年1月31日) までに設置された施設で定格能力で運転する場合の原燃料使用量を重油の量に換算した量 (kl/h)
 Wi : 51年10月1日 (小型ボイラーについては60年9月10日、ガスタービン及びディーゼル機関については63年2月1日、ガス機関及びガソリン機関については3年2月1日) 以後に設置された施設で定格能力で運転する場合の原燃料使用量を重油の量に換算した量 (kl/h)

図表 4-1-27 燃料使用基準

工場・事業場の規模	50ℓ/h以上 200ℓ/h未満	200ℓ/h以上 500ℓ/h未満
石油系燃料中 硫黄許容含有量	0.8%	0.6%

(イ) 窒素酸化物

窒素酸化物の排出規制は、ばい煙発生施設の種類及び規模並びに設置時期ごとに排出基準を定める方式で行われています。

その経緯は、昭和48年8月の大型ばい煙発生施設を対象とした第1次規制に始まり、昭和54年8月の第4次規制まで逐次対象施設の拡大、排出基準の強化が図られてきており、これにより窒素酸化物を排出するほとんどのばい煙発生施設について排出基準が設定されることとなりました。

さらに昭和58年9月には、固体燃焼ボイラーに係る排出基準の強化（第5次規制）が図られ、その後、小型ボイラー、ガスタービン、ディーゼル機関、ガス機関及びガソリン機関を規制対象に追加してきました。

(ウ) ばいじん及び有害物質

ばいじん及び有害物質（窒素酸化物を除くカドミウム及びその化合物、塩素、塩化水素、フッ素等）については、ばい煙発生施設の種別別に排出ガス1 m^3N 当たりの***重量濃度規制方式**により排出基準が定められています。

また、ばいじんの排出基準については、***標準酸素濃度補正方式**が取り入れられています。

さらに、本県ではこの排出基準に加えて、松戸市から富津市に至る11市については大気汚染の実態を考慮し特に排出の抑制を図るうえから、条例により上乘せ基準を適用しています。

(エ) 揮発性有機化合物(VOC)

揮発性有機化合物については、浮遊粒子状物質 (SPM) 及び光化学オキシダントの原因物質となることから、18年4月1日から大気汚染防止法による排出規制が行われており、VOC 排出施設の種類及び規模ごとに排出基準が定められています。

ただし、18年4月1日より前に設置された施設については、基準の適用が22年3月31日まで猶予されています。

なお、改正大気汚染防止法では、排出規制と事業者の自主的取組により22年度までに工場等の固定発生源からのVOC排出量を12年度比で3割程度削減することを目標としています。

このため、県では、事業者の自主的取組を促進することを目的に、事業者による削減取組の公表制度を盛り込んだ本県独自の「千葉県揮発性有機化合物の排出及び飛散の抑制のための取組の促進に関する条例（VOC条例）」を20年4月から施行しています。

また、事業者による排出抑制に関する自主的取組を支援するため、県職員が中小企業の事業所を訪問し、VOCの簡易測定を行い、無料で必要なアドバイスを行う「VOC対策アドバイス制度」を20年9月から開始しました。

（オ）粉じん

一般粉じんの規制は、一般粉じん発生施設（堆積場、コンベア、ふるい等）の種類ごとに、構造、使用及び管理の基準を定めて行われています。

イ 企業指導

（ア）窒素酸化物対策に係る指導

本県では、昭和54年4月に窒素酸化物に係る諸施策の指針とするため「二酸化窒素に係る千葉県環境目標値」を定めています。この目標値を達成するため、昭和55年3月には千葉市以南の臨海部に立地する主要企業と「公害の防止に関する細目協定」の改定を、昭和57年3月には東葛、葛南地域に立地するガラス製造工場と「窒素酸化物対策に関する覚書」の締結を行うとともに、昭和58年4月からは、「千葉県窒素酸化物対策指導要綱」に基づき、野田市から富津市に至る13市で協定及び覚書の対象とならない一定規模以上の工場・事業場について、排出量の削減を内容とする総量規制方式により企業指導の強化を図っています。さらに、4

年4月からは「千葉県発電ボイラー及びガスタービン等に係る窒素酸化物対策指導要綱」に基づき、県内の工場・事業場に設置されるガスタービン、ディーゼル機関、ガス機関及びガソリン機関に係る窒素酸化物の排出抑制を指導しています。

（イ）炭化水素対策に係る指導

光化学スモッグの原因物質の一つである炭化水素について、昭和61年から「千葉県炭化水素対策指導要綱」により野田市から富津市に至る13市の工場・事業場に対し排出抑制を指導してきましたが、条例の施行に伴い要綱を廃止しました。

なお、同条例に基づく「自主的取組の促進に関する指針」により、これまで指導要綱により行われていた、屋外タンクの構造改善や塗装施設へのVOC処理装置など排出削減対策の継続を指導していきます。

（ウ）公害防止協定に基づく指導

協定工場に対しては、硫黄酸化物、窒素酸化物、ばいじんについて総量規制方式による排出量の削減のほか、炭化水素の排出抑制、粉じん対策の実施等を指導しています。

また、17年1月に改定調印した公害防止細目協定においては、浮遊粒子状物質対策として硫黄酸化物の排出量削減や炭化水素対策期間の通年化の対策強化を盛り込みました。

なお、工場が生産施設や公害防止施設を新設、増設又は変更する場合は、その計画内容を事前に県及び地元市と協議しています。

19年度は、協議のあった63件について内容を審査のうえ、必要な指導を行いました。

（エ）工場立地等各種開発行為の事前審査による指導

工場・事業場が県及びその関係機関の造成した工場団地等に進出する場合は、県は計画内容を事前に審査し、環境保全のための必要な対策を講じるよう指導しています。

19年度の審査件数は35件でした。

ウ 立入検査

「大気汚染防止法」に基づく規制基準及び公害防止協定値の遵守状況を確認するため、随時、工場・事業場の立入検査（調査）を実施し、必要に応じ、適切な改善措置を講じるよう指導しています。

なお、地方自治法に基づく指定都市である千葉市及び中核市である船橋市内の工場・事業場及び大気汚染防止法に基づく政令市（市川市、松戸市、柏市及び市原市）内の事業場については、各市が立入検査を実施しています。

（ア）ばい煙発生施設の立入検査結果

県が管轄するばい煙発生施設について、19年度は延べ559工場・事業場、2,262施設の立入検査を行い、全施設が排出基準等に適合していました。（図表4-1-28及び図表4-1-29）。

図表 4-1-28 県が実施した法に基づくばい煙発生施設立入検査結果（19年度）

	立入検査事業所数	立入検査施設数	検査検体数	違反・不適合数	行政措置	
					改善命令	改善勧告
工場	301	1,670	90	0	0	0
事業場	258	592	31	0	0	0
計	559	2,262	121	0	0	0

（注）立入検査事業所数、立入検査施設数、検査検体数は延べ数です。

図表 4-1-29 汚染物質別の検査結果（19年度）

検査項目	区分	検査検体数	不適合検体数
ばい煙	硫黄酸化物	32	0
	窒素酸化物	39	0
	窒素酸化物を除く有害物質	14	0
燃料油中硫黄分		0	0
合計		121	0

（イ）揮発性有機化合物(VOC)排出施設の立入検査結果

県が管轄する揮発性有機化合物(VOC)排出施設については、19年度、32工場・事業場、90施設の立入検査を実施し、いずれも基準に適合していました。

（ウ）粉じん発生施設等の立入検査結果

19年度、県が管轄する一般粉じん発生施設

については65工場・事業場、414施設の立入検査を実施しました。

その結果、いずれも基準に適合していました。

エ 冬期対策

二酸化窒素に係る県環境目標値の早期達成を図るため、昭和63年度から高濃度の発生しやすい冬期に、工場・事業場からの排出抑制等の対策を要請するとともに、4年度からは、自動車の使用抑制等を呼びかけています。

（2）自動車排出ガス対策の推進

ア 基本的な計画の策定

県では、「自動車NOx・PM法」に基づき、15年7月に「千葉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」（以下「NOx・PM総量削減計画」）を策定しました。

本計画では、対策地域内における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準を22年度までに概ね達成することを目標とし、自動車排出窒素酸化物を17,980t/年から7,293t/年へ、自動車排出粒子状物質を2,206t/年から277t/年へそれぞれ削減することとしています。

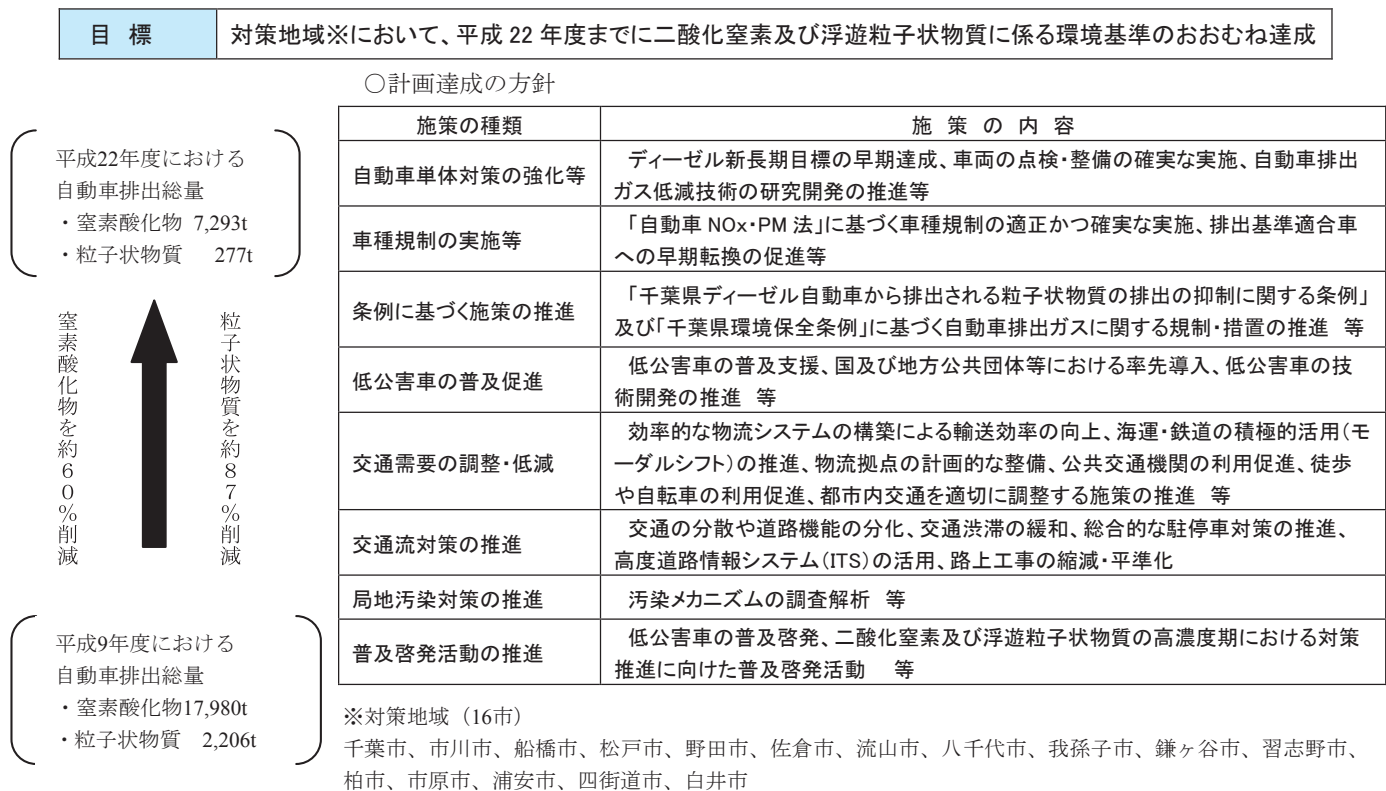
（図表4-1-30～33）

また、14年3月に改正した「千葉県環境保全条例」に基づき、県では、自動車の使用に伴う環境への負荷を低減するための施策を総合的かつ体系的に推進する長期的な計画として第二期の「千葉県自動車交通公害防止計画」を15年4月に策定しました。

千葉県自動車交通公害防止計画では、「地域大気環境の早期改善」、「地球環境問題への貢献」、「各主体の連携」の3つの視点に立ち、「ディーゼル自動車の排出ガス対策」、「低公害車の普及拡大」、「幹線道路の騒音対策」、「温室効果ガスの抑制対策」の4項目を重点施策に掲げています（図表4-1-34）。

対策の実施にあたっては、従来から実施されてきた国による自動車単体制規や低公害車の普及促進等の各種対策を一層推進することとしています。

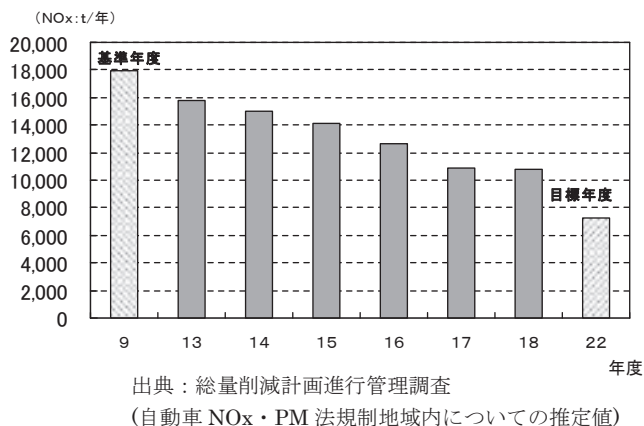
図表 4-1-30 千葉県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (NOx・PM総量削減計画) の概要



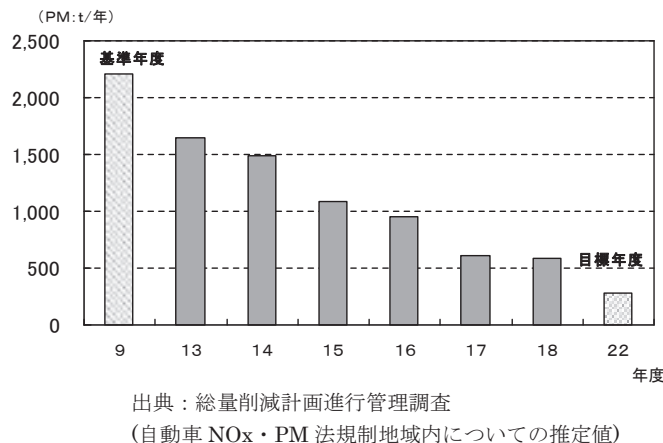
図表 4-1-31 NOx・PM 総量削減計画策定区域



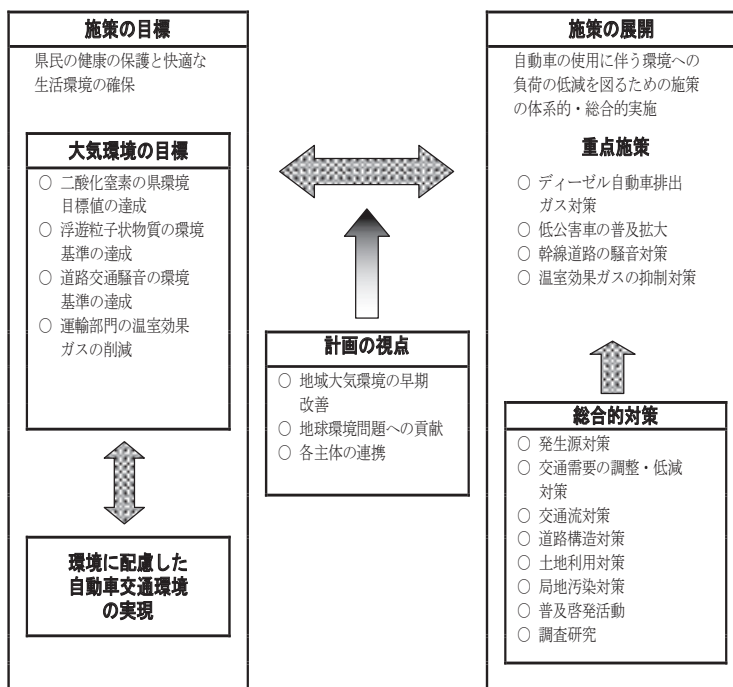
図表 4-1-32 自動車排出窒素酸化物 (NOx) の推移



図表 4-1-33 自動車排出粒子状物質 (PM) の推移



図表 4-1-34 千葉県自動車交通公害防止計画の基本的方向性



イ 自動車単体規制の強化

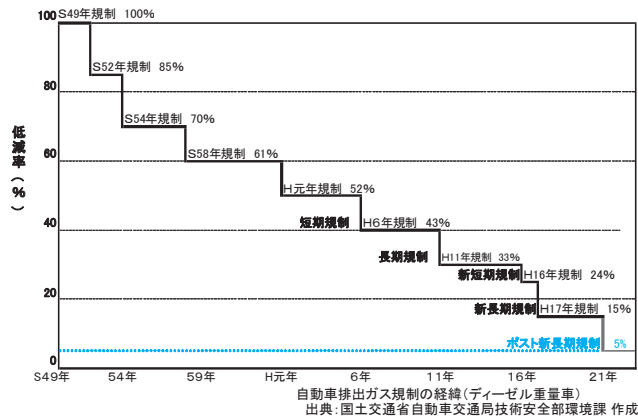
自動車排出ガスの規制は、国において「大気汚染防止法」及び「道路運送車両法」により一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物（NO_x）、粒子状物質（PM）及びディーゼル黒煙について実施されており、逐次強化が図られています。

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17年規制により昭和49年規制時に比べ98%削減され、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17年規制により49年規制時に比べ85%削減されました。

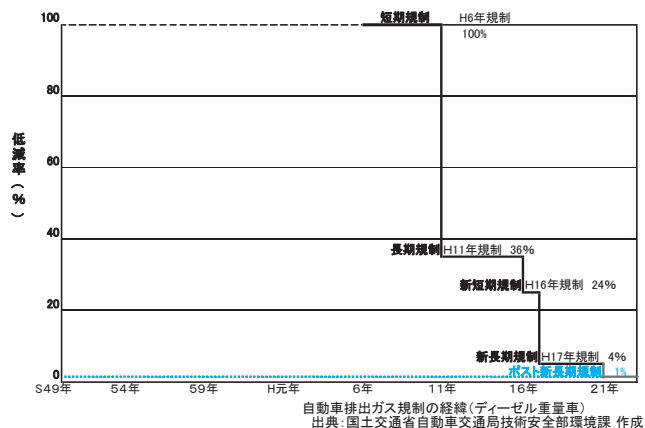
ディーゼル車のPMについては、5年、6年に初めて排出ガスの基準が定められ、17年には「新長期規制」値に規制が強化されました。

さらに、17年4月の中央環境審議会第8次答申に基づく「ポスト新長期規制」が21年10月から実施され、ディーゼル重量車では、新長期規制に比べNO_xで65%、PMで63%削減されるなどNO_x・PMの排出量がさらに低減されます（図表4-1-35,36）。

図表 4-1-35 NO_x排出ガス規制の強化



図表 4-1-36 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

本県におけるディーゼル自動車対策については、13年5月に「千葉県ディーゼル自動車排出ガス対策指針」を策定し、ディーゼル自動車排出ガスに起因する粒子状物質の低減を図るため、天然ガス自動車等の低公害車の普及や使用過程ディーゼル車に重点を置いた対策を推進してきました。

13年6月、国では、「自動車NO_x・PM法」によりディーゼル自動車に対する規制を強化しましたが、これは法対策地域内に登録した車両に対する規制であり、地域外から流入する車両は規制されていません。

そのため、14年3月、ディーゼル車等の排出ガスによる大気汚染が著しい首都圏の1都3県では、排出ガス対策を効果的に促進するため、独自の粒子状物質排出基準を設定し、この排出基準を満たさない車両の都県域内における運行を規制する条例を制定しました（図表4-1-37）。

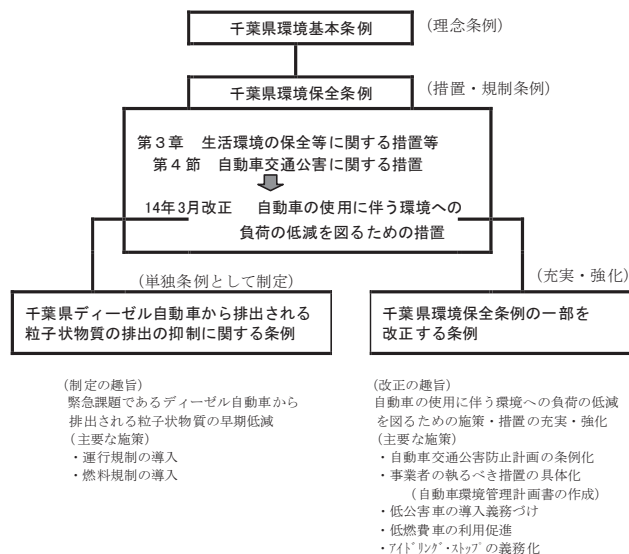
図表 4-1-37 首都圏におけるディーゼル車対策条例

	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	

本県においては、運行規制と燃料規制を柱としたディーゼル条例を制定するとともに、自動車の使用事業者の指導、低公害車の導入義務づけ等の施策と措置の充実・強化を図るため、「千葉県環境保全条例」を14年3月に改正し

た。(図表 4-1-38,39)。

図表 4-1-38 自動車排出ガス対策条例の体系図



図表 4-1-39 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	規制地域	規制内容	施行日	規制基準	対象車種
規制対象物質	粒子状物質 (PM)	千葉県全域 (自動車NOx・PM法の16市を含む。)	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。	平成15年10月1日	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、消防自動車特殊な構造・用途のためのものは15年間又は20年間	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)
規制基準	車両総重量 車両総重量に関わらず	PM 長期規制値	NOx -	車両総重量 3.5t以下 3.5t超	PM 新長期規制値 長期規制値	NOx S63~H7規制 ガソリン車並 長期規制値
猶予期間	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)	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)	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。	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。	車検証の不交付
罰則等	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。	(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				

なお、東京都及び埼玉県では、18年4月から、長期規制車もディーゼル車対策条例の対象車種となり、規制が強化されています。

これらの条例が円滑に施行されるよう、八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うとともに、県としても事業者への助成制度の充実を図っています。

(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、20年3月までに、83,429台を検査しました。その結果、条例に適合している車は、80,023台(95.9%)であり、不適合車3,406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、20年3月までに、143,161台を調査しました。その結果、条例の適合を確認できた車は、139,427台(97.4%)であり、不適合車3,734台については、改善指導等を行いました。

(イ) 燃料規制に係る検査

燃料規制については、税務部門と合同で路上検査を実施し、20年3月までに、3,770台の車両から燃料の抜取検査を実施しました。その結果、52台の車両に重油等の使用の疑いがあったことから、その車両に関連する事業所に立入検査等を実施し、改善指導を行いました。

エ 低公害車等の普及促進

(ア) 低公害車の普及促進

「千葉県自動車交通公害防止計画」及び旧「千葉県自動車排出窒素酸化物総量削減計画」では、*天然ガス自動車等の4種類の*低公害車の普及を主要な施策としており、具体的施策として県が天然ガス自動車等を率先導入するとともに、市町村等や民間事業者における天然ガス自動車等の導入を支援してきました。

また、「千葉県ディーゼル自動車排出ガス対策指針」に基づき低公害車の普及に向けた誘導

施策として、低排出ガス自動車の買い替えのための融資制度、身近な宅配便・ごみ収集車等の天然ガス自動車への転換や天然ガスを供給するエコ・ステーションの整備への補助制度を13年度に創設し一層の普及促進を図ってきたところです。

さらに、14年3月の「千葉県環境保全条例」の一部改正により、一定規模以上の事業者到低公害車の導入を義務づけるとともに、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づけました。

19年度末における国の低排出ガス認定車を含む県内の低公害車の普及台数は約81万台で、自動車保有台数(小型二輪を除く。)の約23%を占める状況であり、低公害車は大量普及段階に移行しつつありますが、今後も低公害車の普及施策の積極的な展開が必要です。

(図表 4-1-40)

図表 4-1-40 低公害車普及状況 (平成20年3月末)

区 分		千葉県	全 国
自動車保有台数		約 346 万台	約 7,908 万台
低公害車	低燃費かつ低排出ガス認定車	約 81 万台	約 1,640 万台
	*電気自動車	13 台	496 台
	*メタノール自動車	3 台	20 台
	*天然ガス自動車	1,245 台	22,361 台
	*ハイブリッド自動車(注)	21,265 台	428,771 台

(注) ハイブリッド自動車は、低燃費かつ低排出ガス認定車以外を含む。
 出典：自動車保有台数等は(財)自動車検査登録情報協会資料
 ただし、「低燃費かつ低排出ガス認定車」数は国土交通省関東運輸局資料

なお、13年4月から「千葉県環境マネジメントシステム」において、公用車について、環境配慮物品調達方針に定める自動車を導入することとしており、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。

(イ) 最新規制適合車への代替・粒子状物質減少装置装着の促進

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、最新規制適合車への買い替えや粒子状物質減少装置を装着す

る民間事業者への融資あっせん並びに装置への助成を実施しています。

なお、19年度末までに、14,278台の車両に対し、粒子状物質減少装置の装着を助成しています。

(ウ) 低硫黄軽油の供給の促進

ディーゼル自動車から排出される粒子状物質低減対策として装着するDPFや酸化触媒の機能維持のために不可欠な低硫黄軽油(S分50ppm以下)の供給を県内メーカー等に働きかけ、15年4月から全国で供給されています。さらに17年からは超低硫黄軽油(S分10ppm以下)が供給されています。

(エ) 自動車税のグリーン化税制の導入

排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車は、その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。

オ 交通量抑制対策

(ア) 物流対策の推進

自動車排出ガス対策の中で、物流対策の推進は重要な課題となっており、自動車からの窒素酸化物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不可欠です。

県では、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を進めており、19年3月には「千葉県物流戦略」を策定したところです。

また、国においては21世紀の経済社会にふさわしい新たな物流システムの形成に向けた施策を展開するため、17年10月に「総合物流施策大綱(2005-2009)」を閣議決定しており、この大綱の推進により物流の高度化を総合的に進めています。

(イ) 人流対策

鉄道・バス等の公共交通機関の積極的な活用を図り、自動車使用による環境の負荷を低減するため、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)の導入を図るなど、関係機関と連携を図りながら進めています。

(3) 有害大気汚染物質対策

有害大気汚染物質については、大気汚染の原因となるものの種類が多いため、多様な発生源において適切な措置が講じられるようにする必要があります。

「大気汚染防止法」では、有害大気汚染物質対策の実施にあたり、国、地方公共団体、事業者及び国民の責務を定めるとともに、特に人の健康被害を防止するため、その排出又は飛散を早急に抑制しなければならないものとして、指定物質(ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレンの3物質)が定められています。

指定物質を排出・飛散させる施設は指定物質排出施設として、指定物質の抑制基準が定められ、指定物質による大気汚染について、健康被害を防止する必要がある場合には、知事は排出施設の設置者に対し、排出飛散の抑制を勧告できるとされています。

特に、ベンゼンについては、京葉臨海部などにおいて、環境基準を超過する地点が見られたことから、公害防止協定により排出抑制を指導するとともに、13年6月に国が事業者による自主管理促進のための指針を改正し、ベンゼンに係る地域自主管理計画の策定が導入されるなど、事業者による排出抑制対策が進みました。

(4) アスベスト対策

ア 大気汚染防止法による規制

アスベストは、昭和30年頃から建築物の鉄骨や梁、柱などに吹き付け材として多く使用さ

れてきましたが、順次製造・使用の規制が強化され、18年9月から原則、アスベスト及びアスベストを含有するすべての物の製造、輸入、譲渡、提供、使用が禁止されています。

「大気汚染防止法」では、アスベストに対する規制として、「特定粉じん発生施設（アスベスト製品製造設備）」を設置する工場・事業場の敷地境界における濃度の基準（敷地境界基準）が定められていましたが、県内では、18年7月をもって、すべての施設が廃止されました。

また、吹付けアスベスト、アスベストを含有する断熱材、保温材又は耐火被覆材が使用されている建築物及び工作物を解体・改造・補修する作業は「特定粉じん排出等作業」として、事前の届出と作業種類に応じた作業基準の遵守が定められています。

なお、特定粉じん排出等作業については、19年度に179件の立入検査を実施した結果、いずれも基準に適合していました。

今後、建材としてアスベストを使用した建築物の解体が増加していくことが見込まれるため、県独自に作成し、関連法令の遵守や適正な措置の実施などを盛り込んだ「建築物解体等に伴う石綿の飛散防止マニュアル」により、解体事業者等に、対策の徹底を指導していきます。

イ 千葉県アスベスト問題対策会議

アスベスト問題に対して、県として迅速かつ総合的に対応していくため、17年9月、庁内各部署で構成される「千葉県アスベスト問題対策会議」を設置し、専門的・横断的な施策・方針について協議等を行いながら、対策を進めています。

（５）大気環境等の監視

ア 環境監視体制の整備

大気汚染防止法に基づき県下の大気汚染状況を把握するため、県、千葉市、船橋市及び政令市（市川市、松戸市、柏市及び市原市の4市）は、大気環境常時測定局を設置し、大気汚染状

況の常時監視を行っています。

また、その他の市（銚子市等12市）においてもそれぞれ必要に応じて測定局を設置し常時監視を行っています。

20年3月末現在の設置数は、一般環境大気測定局115局と自動車排出ガス測定局29局の合計144局です（図表4-1-41）。

このうち、131局については、環境監視テレメータシステム（一部千葉市等10市システム経由）で県の大気情報管理室と電話回線で接続し集中管理しており、光化学スモッグ等の緊急時に対応する体制として整備しています。

さらに、広域的な大気汚染を把握するため、常時、東京都、神奈川県及び埼玉県と相互にデータを交換する体制をとっています。

図表4-1-41 大気環境常時測定局数（設置主体別）

設置主体		設置数	内訳	
			一般局	自排局
千	葉 県	39	32	7
千	葉 市	27	20	7
船	橋 市	10	8	2
政 令 市	市 川 市	8	5	3
	松 戸 市	4	3	1
	柏 市	6	3	3
	市 原 市	12	11	1
	小 計	30	22	8
その他の市（12市）		37	33	4
国		1	0	1
計		144	115	29

イ 発生源監視体制の整備

京葉臨海工業地帯等に立地する県内の主要工場については、発生源監視テレメータシステムにより、煙道排ガスや燃料中の硫黄分等の自動測定機のデータを電話回線で県の大気情報管理室に収集し、常時監視を行っています。

20年3月現在のテレメータ接続工場数は、28工場（千葉市システム経由の2工場を含む）で（図表4-1-42）、これにより公害防止協定等の遵守状況や緊急時におけるばい煙等の削減措置の確認を行っています。

また、県内の工場・事業場等の固定発生源から排出される硫黄酸化物のおおむね6割、窒素酸化物のおおむね7割が常時監視の対象とな

っています。

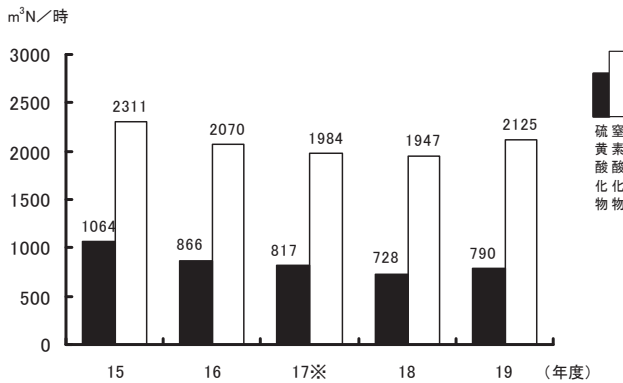
図表 4-1-42 発生源テレメータ接続工場数

地域名		工場数	備考
東	葛	1	
葛	南	0	
千	葉	2	千葉市システム経由
市原	市原市	16	
	袖ヶ浦市	4	
君	津	4	
成	田	1	
計		28	

(ア) 硫黄酸化物・窒素酸化物排出量の推移

15 年度以降の年度別の硫黄酸化物と窒素酸化物の排出量の推移は図表 4-1-43 のとおりです。

図表 4-1-43 硫黄酸化物・窒素酸化物排出量の推移

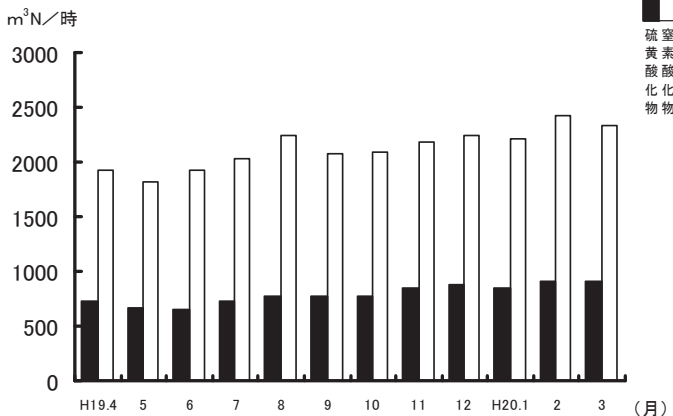


※発生源監視テレメータシステムによる集計値及び工場備値をもとに算出した排出量

19 年度の排出量についてみると、硫黄酸化物は 790m³N/h で 18 年度に比べ約 8.5%増加し、窒素酸化物は 2125m³N/h で 18 年度に比べ約 9.1%増加しています。

また、月別排出量は図表 4-1-44 のとおりです。

図表 4-1-44 月別排出量の推移



(イ) 公害防止協定等に係る年間計画値の監視結果

協定工場のうち 26 工場及び「窒素酸化物対策に関する覚書」を締結したガラス工場 1 工場について、テレメータシステムにより、協定及び覚書に基づく年間計画値（年間計画書に記載されている工場ごとの硫黄酸化物、窒素酸化物の時間当たりの計画排出量）の遵守状況の常時監視を行いました。19 年度においては、年間計画値を超過した工場はありません。

(6) 大気汚染緊急時対策の実施

昭和 45 年 6 月に木更津市を中心とした東京湾岸地域（市川市～館山市）で、のどの痛み、せき込み等の症状を呈する被害が発生しました。

また、同年 7 月には東京都杉並区でも同様の被害が発生し、これを契機に光化学スモッグが大きな社会問題となりました。

県では、この問題に対処するため、昭和 46 年から光化学スモッグの監視体制を整備してきました。

大気汚染が著しくなり、人の健康や生活環境に被害が生じるおそれのある場合には、注意報等を発令し、①県民への周知（関係市町村、教育委員会、警察本部、報道機関等への通報や、テレビ等による広報）、②緊急時協力工場等に対するばい煙排出量の削減措置の要請等、③自動車の利用者若しくは運転者に対する運行の自主規制についての協力要請等、いわゆる緊急時の措置を講じています。

また、県民に対しては、テレホンサービス、ファクシミリサービス、インターネット等により、光化学スモッグ情報を提供しています。

ア 千葉県大気汚染緊急時対策実施要綱

現在、「千葉県大気汚染緊急時対策実施要綱」により、8 地域 32 市町村（図表 4-1-8 参照）を対象に、光化学オキシダント濃度が高濃度で継続すると判断される場合、光化学スモッグ注意報等を発令し、緊急時対策を講じています。

なお、緊急時の発令基準は図表 4-1-45 のとおりです。

図表 4-1-45 光化学スモッグ緊急時の発令基準

予報	オキシダントによる大気汚染の状況が悪化するおそれがあると判断されるとき
注意報	オキシダント濃度 0.12ppm 以上の状態が継続すると判断されるとき
警報	オキシダント濃度 0.24ppm 以上の状態が継続すると判断されるとき
重大緊急報	オキシダント濃度 0.40ppm 以上の状態が継続すると判断されるとき

19 年度の光化学スモッグ緊急時協力工場等は 130 工場・事業場（19 年 4 月現在）であり、そのうち 28 工場についてはテレメータシステムにより発令時におけるばい煙等の削減措置状況を確認しました。

また、テレメータシステムが整備されていない 103 工場・事業場については、立入検査等により確認しました。

イ 同時通報システムの整備

緊急時における連絡体制として、光化学オキシダント（光化学スモッグ）緊急時協力工場等（20 年 3 月末現在 129 工場・事業場）のうち発生源監視テレメータシステムが接続されていない工場・事業場（20 年 3 月末現在 101 か所）及び緊急時対策地域の市町村等の関係機関（40 か所）に同時通報装置（ファクシミリ）を設置し、発令情報の伝達と対応の迅速化を図っています。

20 年 3 月末現在における同時通報装置設置

工場・事業場数は、図表 4-1-46 のとおりです。

図表 4-1-46 同時通報装置（ファクシミリ）設置工場・事業場数（20 年 3 月末現在）

地域名	工場数
東 葛	14
葛 南	30
千 葉	17
市 原	25
君 津	1
印 西	4
成 田	4
北 総	6
計	101

ウ 被害の状況

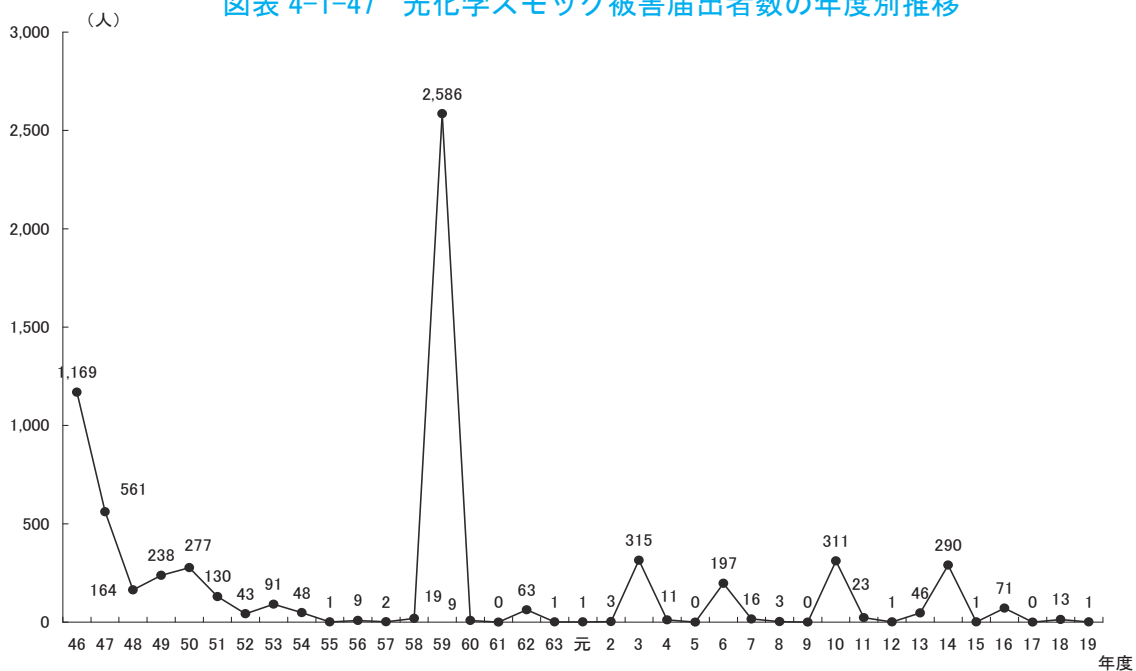
（ア）健康被害

光化学スモッグ被害届者の年度別推移は図表 4-1-47 のとおりであり、19 年度においては、1 件（1 名）の被害届出がありました。

（イ）農作物被害

光化学スモッグによる影響は、昭和 40 年代から現在に至るまでイネ、サトイモ、ラッカセイ、ハウレンソウ、ネギ、インゲン、ミツバ等多くの農作物に確認され、葉に白斑や褐色斑を生じています。光化学スモッグによる農作物被害が発生した場合は、被害状況を調査し、関係者に情報提供するなどの対策を講じています。

図表 4-1-47 光化学スモッグ被害届出者数の年度別推移



(7) 大気情報管理システムの整備

本県では、昭和 43 年に環境監視のテレメータシステムを全国に先駆けて設置し、その後、49 年に発生源監視テレメータシステム、51 年には同時通報システムの設置を行いました。

その後、順次、システムを更新し、その機能の充実・強化を図っています。

現行システムは前述の「環境監視テレメータシステム」、「発生源監視テレメータシステム」、「同時通報システム」に加え、「情報処理システム」、「情報提供システム」の 5 つから構成されています。

ア 情報処理システム

環境監視テレメータ及び発生源監視テレメータシステムで収集したデータを統計処理し、測定項目毎に環境基準の達成状況、大気汚染物質の排出量等をデータベース管理し、大気保全行政の基礎資料としています。

イ 情報提供システム

18 年 3 月からインターネットによる県内の大気環境測定データ及び光化学スモッグ注意報等の発令状況について情報提供を開始しました。

また、本システムでは、過去 5 年間分の県内全局確定値(CSV 形式)をダウンロードすることができます。

電話及びファクシミリでの情報提供も行っています。

(ア) インターネットによる情報提供

パソコンから <http://www.pref.chiba.lg.jp>

携帯電話から <http://www.pref.chiba.lg.jp/i>

(イ) 電話・ファクシミリによる情報提供

043-223-3853、043-223-0551

(8) 大気環境にやさしいライフスタイルへ向けた啓発等

今日の大気環境問題は、社会システムや生活様式と密接に関わっており、大気環境を改善するためには、従来の法的規制に加え、県民一人ひとりが大気環境にやさしいライフスタイルに変えていくことが求められます。

特に、冬期は大気が安定し、窒素酸化物が高濃度となりやすくなります。

このため、ポスター・リーフレット等を用いて県民、事業者に自動車使用の抑制等呼びかけています。

また、駐停車時等の不必要なアイドリングを行わないことは、運転者一人ひとりが自主的にしかも比較的容易に実践できる大気環境の改善策であるため、8 年度から「アイドリング・ストップ推進要領」を定め、各市町村及び事業者団体に協力を要請するとともにリーフレット等を用いて普及啓発を図ってきました。

15 年 4 月からはアイドリング・ストップを義務づけた「千葉県環境保全条例」が施行されたことから、条例の周知のなかで県民、事業者への徹底を図っているところです。

さらに、アイドリングストップやおだやかなアクセル操作などを心がけて運転するエコドライブは、大気汚染物質や二酸化炭素の削減になり、燃費向上や交通安全にもつながるなど、すぐれた運転方法です。

そこで、マイカー利用者などにエコドライブの普及拡大を図るため、19 年 11 月から八都県市が共同して、エコドライブ・ステッカー等を用いて県民、事業者に普及を図っています。