

千葉県自動車環境対策に係る基本方針の 改正等について (自動車環境対策に係る脱炭素化の推進)

1. 趣旨・背景
2. 千葉県自動車環境対策に係る基本方針の見直し
3. 自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指針の見直し
4. 今後のスケジュール

千葉県環境生活部
大気保全課
温暖化対策推進課

➤ 趣旨

国の総量削減基本方針の改正や、輸送事業者等に係る省エネ法の改正、千葉県地球温暖化対策実行計画の改定等に伴い、以下の2本の改正を行う

■ 千葉県自動車環境対策に係る基本方針（平成24年度～令和2年度）

- 環境保全条例第5条第2項に基づく、自動車の使用に伴う環境への負荷を低減するための**長期的な計画**
- 「今後の自動車環境対策のあり方」を明記し、県・市町村・関係機関・団体や県民が協働して対策を進めるための方向性を示す

■ 自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指針（平成14年7月）

- 環境保全条例第55条に基づく、自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための**指針**
- 事業者・県民の取組目標及び目標達成に向けて計画的に取り組むべき内容について定める

＜主な概要＞

- 第55条の2に規定する特定事業者（30台以上）は、自動車から排出されるNO_x・PM削減のため、自動車環境管理計画書を作成する。
- 第56条の2に規定する特定事業者(200台以上)は、一定割合(40%)以上の低公害車を導入する。

(参考) 千葉県環境保全条例

第5条第2項

知事は、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ための長期的な計画を策定するものとする。

➡ 「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」(H24年度～R2年度)

第55条

知事は、自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指針を定め、これを公表するものとする。

➡ 「自動車の使用に伴う環境への負荷の低減を図るための指針」(H14年～)

第55条の2

県内の事業所における自動車の使用台数が規則で定める規模以上の事業者は、規則で定めるところにより、当該特定事業者が行う自動車の使用に伴う環境への負荷を低減するための事項を記載した計画書を作成し、知事に提出しなければならない。

2 自動車環境管理計画書に記載する事項は、前条第一項の**指針に基づくもの**でなければならない。

➤ 改正の背景

- (1) 大気環境等の状況
- (2) 自動車NO_x・PM法に基づく第3期千葉県自動車排出NO_x・PM総量削減計画
- (3) 千葉県地球温暖化対策実行計画の改定（令和5年3月）
- (4) 国の「省エネ法」改正等の動き（令和5年3月）

(1) 大気環境等の状況

ア 二酸化窒素 (NO₂) の環境基準達成状況

- 大気環境基準達成率は、平成23年度以降において平成30年度を除き100%達成。

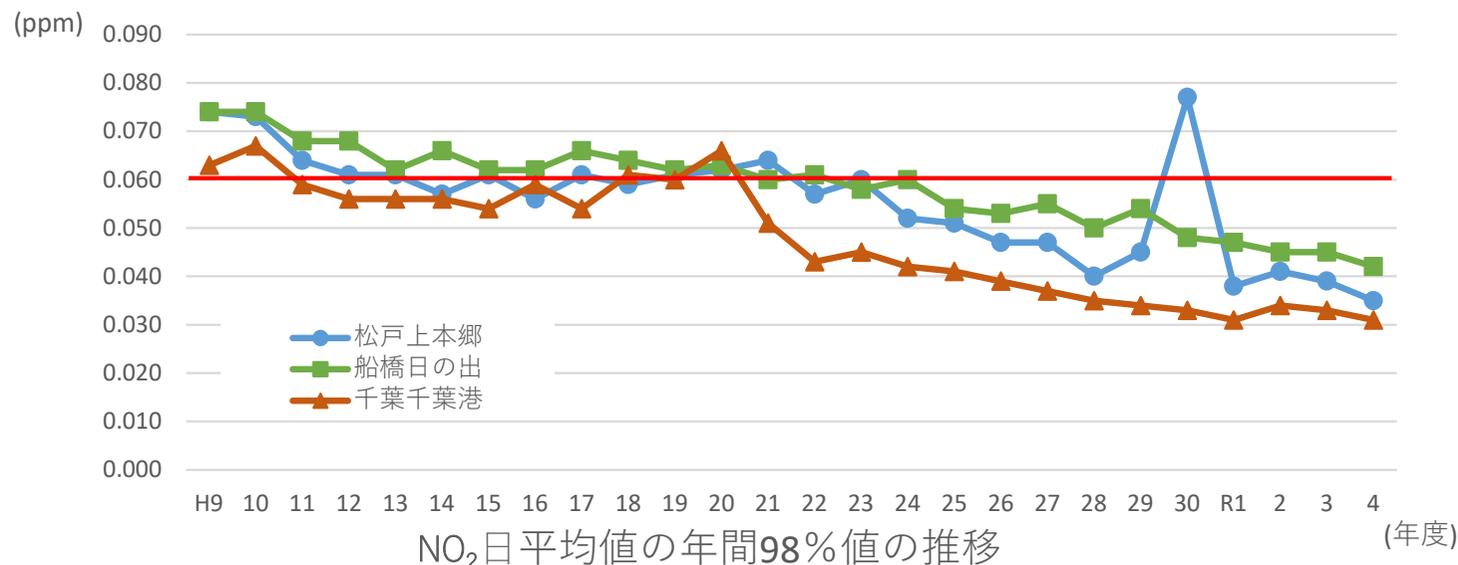
県内のNO₂環境基準達成率 (%)

| | H21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | R1 | 2 | 3 | 4 |
|-------------------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 一般局※ ¹ | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 自排局※ ² | 95.8 | 95.8 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 96.2 | 100 | 100 | 100 | 100 |

- 現基本方針策定前に環境基準を超過していた船橋日の出局 (H20,H22) 松戸上本郷局 (H20,H21及びH30) 及び千葉港局 (H20) においても濃度は低下傾向を示している。

※1 一般局：一般大気環境測定局

※2 自排局：自動車排出ガス測定局



【評価方法】 1日平均値の年間98%値が0.06ppm以下であること

※年間にわたる1時間値の1日平均値のうち、低い方から98%目に相当する値

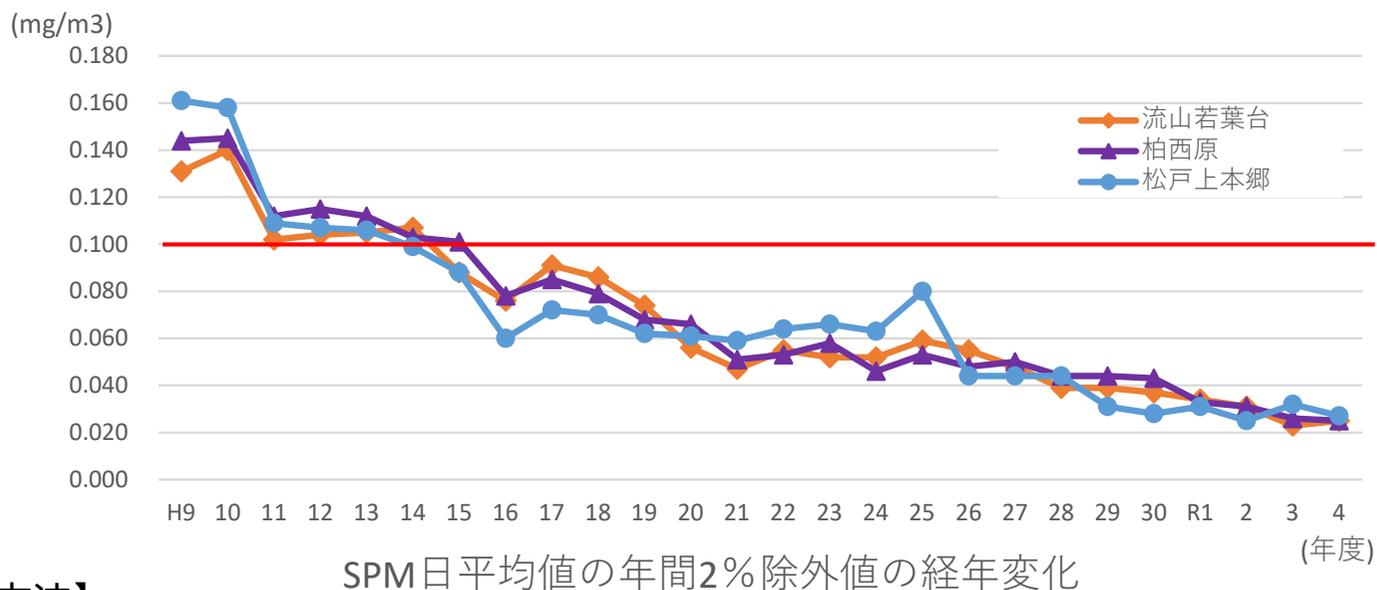
イ 浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成状況

- 大気環境基準達成率は、平成26年度以降において100%達成。

県内のSPM環境基準の達成率（%）

| | H21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | R1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 一般局 | 100 | 100 | 98.4 | 100 | 87.7 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 自排局 | 100 | 100 | 100 | 100 | 76.2 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

- 過去に環境基準を超過していた測定局においても、濃度は低下傾向を示している。



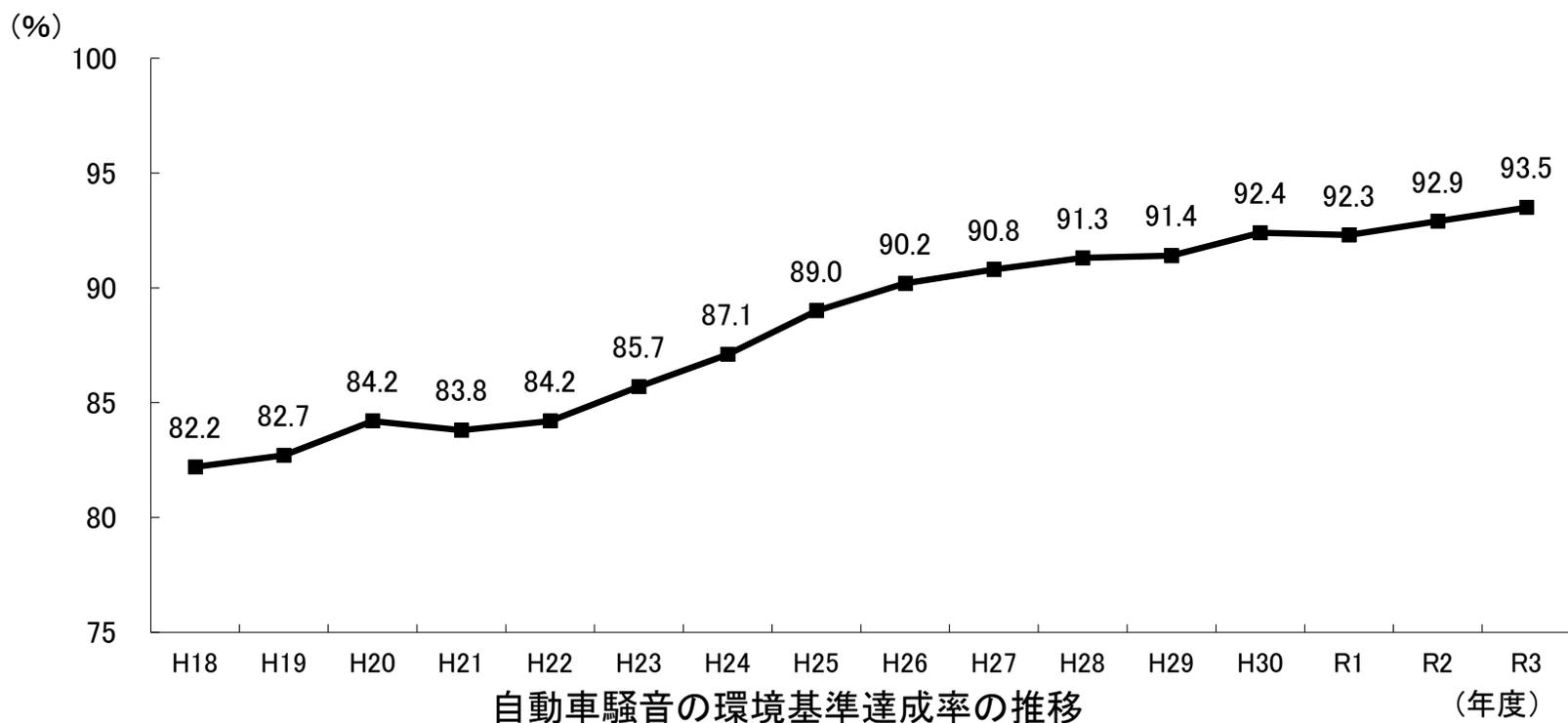
【評価方法】

1日平均値の2%除外値が0.100mg/m³以下

かつ ※年間にわたる1時間値の1日平均値のうち、高い方から2%の範囲にあるものを除外した最高値1日平均値0.100mg/m³を超えた日が2日以上連続していないこと

工 自動車騒音の環境基準達成状況

- ・自動車騒音に係る常時監視結果から、環境基準達成率は上昇傾向にある。



【評価方法】

24時間の自動車騒音を測定し、道路端から原則50mの範囲内にある住居のうち昼間と夜間それぞれの環境基準値を超過する戸数を把握することにより達成状況を評価する

(2) 自動車NO_x・PM法に基づく第3期千葉県自動車排出NO_x・PM総量削減計画

ア 国の自動車排出NO_x・PM総量削減基本方針の変更（令和4年11月）

目標年度を平成32年度から令和8年度に変更（その他の変更なし）

中央環境審議会答申（令和4年4月）

- 環境基準値を超過する可能性が十分に低い濃度レベルには至らなかった測定点が一部あったこと等から、引き続き現行の自動車NO_x・PM法に基づく各種施策を継続することが必要。
- より環境性能の良い車への代替が進むこと等で、さらに環境改善が期待されることなどから、基本方針の施策の追加・修正は必要なく、目標を維持・継続する（5年後を目途に制度の在り方について検討する）。
- 自動車使用管理計画の事務の合理化を検討することが望ましい。

イ 第3期千葉県自動車排出NO_x・PM総量削減計画の改正 (令和5年度中の改正を目途に、現在国と協議中)

(ア)計画の目標

対策地域において、令和8年度までにNO₂及びSPMに係る大気環境基準を確保する

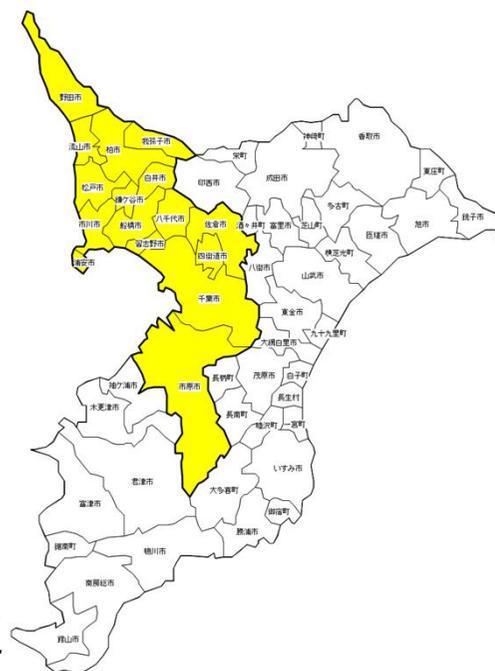
(イ)計画の達成期間

令和6年4月1日から令和9年3月31日まで

(ウ)計画達成の主な施策等

原則追加・削除をせず、時点修正とする

- ・ 自動車単体規制の強化等
 - ・ 車種規制の実施及び流入者の排出基準適合者への転換の促進
 - ・ 条例に基づく自動車排出ガスの低減対策の推進
 - ・ **次世代自動車**、低公害車の普及促進
 - ・ エコドライブの普及促進
 - ・ 普及啓発活動の推進
- 等



対策地域の範囲

千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、習志野市、柏市、市原市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市、四街道市、白井市（16市）

(3) 千葉県地球温暖化対策実行計画の改定（令和5年3月）

※自動車関連抜粋

➤ 概要

- **次世代自動車**の普及促進
- エコドライブ・カーシェアリングなどの実施

➤ 目標（2030年度までに）

■ 温室効果額削減量

2013年度比40%減とし、更なる高みを目指す

■ 県の施策の実施に関する目標

- 電動車保有台数 : 100万台（2021年度：52.5万台）
- 公共用充電設備基数：5,000基（2022年度：1,936基）

■ 各主体別の取組目標

<家庭・事務所・店舗等>

- 自動車1台当たり燃料消費量を2013年度比50%削減
(30.6GJ/台➡15.3GJ/台)

<運輸貨物>

- 貨物自動車の輸送トンキロ当たり燃料消費量を2013年度比29%削減
(5.63GJ/トンキロ➡4.00GJ/トンキロ)

(4) 国の「省エネ法」改正等の動き（令和5年3月）

- ・ 輸送事業者の非化石エネルギーへの転換について、事業者が取り組むべき**定量目標の目安**を設定

▼告示で定める目標の目安（荷主）

| 輸送用機械器具 | 指標及び目安となる水準 |
|---------------|--|
| 小型トラック（8トン以下） | 2030年度までに使用する貨物自動車の台数に占める非化石エネルギー自動車の割合を 5% とする |

▼告示で定める目標の目安（貨物輸送事業者・旅客輸送事業者）

| 輸送事業 | 定量的目標の目安 |
|---------------|--|
| 小型トラック（8トン以下） | 2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新 |
| 大型トラック（8トン超） | なし（2030年度までに定量目標目安の設定を検討） |
| バス | 2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新 |
| タクシー | 2030年度までに保有台数の 8% を非化石エネルギー自動車へ更新 |

<次世代自動車の代替状況※>

□トラック

- 小型については、**電動車（ハイブリッドトラック、電気トラック）は普及段階。**
- 大型については、ハイブリッドが登場し、燃料電池は実証段階。
- **航続距離が短い、バッテリーが重く積載量が犠牲になる、充電作業の負担（時間、回数）がある**といったデメリットがあるため、現在は試験的導入段階。

□バス

- 都内を中心に**燃料電池バスの導入が進められているが、水素ステーションの立地による制約、車両使用期間が短い（6年）**等に課題。
- 電気バスについては、**海外製のEVしか発売されていないことや、充電作業の負担がデメリット。**
- 地方バス事業者は**中古車両**を使用しているため、非化石エネルギー対応バスを計画的に導入することが困難。

□タクシー

- **EVの普通車（リーフ等）をタクシーとして利用することは可能。**
- 2017年に発売した**JPNタクシー（LPハイブリッドタクシー）が15%**を占める
- **ユニバーサルデザインのタクシー用車両がない、充電作業の負担等**がデメリット。

※交通政策審議会 交通体系分科会 環境部会 グリーン社会小委員会（輸送事業者判断基準検討）
会議資料を参考に作成

(1) 現行の基本方針の概要

● 計画期間

平成24年度から平成32年度（令和2年度）まで

● 目的

県・市町村・関係機関・団体・県民が自動車環境問題についての基本認識を共有し、協働して対策を進めるための方向性を示す

● 取組の方向性

1. 自動車公害対策から自動車環境対策への転換

粒子状物質対策中心の対策から、地域の状況やまちづくりの視点を含んだ取組を推進

2. 地域に応じたきめ細かな取組の推進

ライフスタイルや地域における多様な自動車利用形態に応じた取組を推進

3. 自主的取組の進展

県や市町村だけでなく、関係機関・団体・県民が各々の立場から取り組み推進

4. 環境基準の確保に向けた取組の推進

二酸化窒素の環境基準確保や、県環境目標値の達成率向上

5. エコドライブの一層の推進

県民が自主的に取り組みやすいエコドライブを推進

6. 法令による対策の継続

ディーゼル条例やNO_x・PM総量削減計画に基づく取組を推進

(2) 見直しの方向性

● 計画期間

令和6年度(2024年度) から令和12年度(2030年度) まで

● 主な改正点

- ・ 従来の**公害対策**を主とする方針から、**地球温暖化対策**として次世代自動車等への転換

● 取組の方向性

1. 次世代自動車等の普及促進
2. ゼロカーボン・ドライブの推進
3. エコドライブの推進
4. カーシェアリング・公共交通機関の利用
5. 環境基準達成の維持

● 目標等の設定

千葉県地球温暖化対策実行計画や、国の告示と同様の値に設定

| 実行計画 千葉県地球温暖化対策 | 項目 | 基準年度 | 目標年度 |
|--------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 家庭及び事業所・店舗の自動車 1 台当たり燃料消費量 | 30.6GJ (2013年度) | 15.3GJ (2030年度) |
| | 貨物自動車の輸送トンキロ当たり燃料消費量 | 5.63GJ/トンキロ (2013年度) | 4.00GJ/トンキロ (2030年度) |
| | 項目 | 基準年度 | 目標年度 |
| | 電動車保有台数 | 18.8万台 (2013年度) | 100万台 (2030年度) |
| | 公共用充電器設置基数 | 1,936基 (2022年度) | 5,000基 (2030年度) |

| 判断基準の告示 国の省エネ法の改正に係る | 輸送用機械器具 | 指標及び目安となる水準 |
|-------------------------|--|--|
| | 小型トラック（8トン以下） | 2030年度までに使用する貨物自動車の台数に占める非化石エネルギー自動車の割合を 5% とする |
| | 輸送事業 | 定量的目標の目安 |
| | 小型トラック（8トン以下） | 2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新 |
| | 大型トラック（8トン超） | なし（2030年度までに定量目標目安の設定を検討） |
| | バス | 2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新 |
| タクシー | 2030年度までに保有台数の 8% を非化石エネルギー自動車へ更新 | |

(1) 現行の指針

● 期間

平成14年7月制定（終期の記載なし）

● 目的

事業者・県民の取組目標及び目標達成に向けて計画的に取り組むべき内容について定める

● 内容

- 条例の特定事業者(30台以上)は、自動車から排出されるNO_x・PM削減のため、自動車環境管理計画書を作成
- 特定事業者は、指針に基づき低公害車の導入計画を作成
- 特定事業者以外の責務、千葉県ディーゼル条例への対応

(2) 改正の方向性

● 基本方針に沿った修正

- 自動車公害対策から次世代自動車導入促進への転換
(基本方針と同趣旨の内容を追記)

● 自動車環境管理計画書の報告事項の見直し

(理由) 中央環境審議会答申(令和4年4月)

自動車使用管理計画については、「関係者の事務負担軽減の観点から計画項目や対象車種の見直し等、計画策定事務の合理化を検討することが望ましい。」とされた

➡NO_x・PM法の省令において、NO_x及びPM排出量の実態把握に関する項目を削除済

(対応) 指針で定める「NO_x及びPM排出量の実態把握に関する項目」を削除

(今後) 次世代自動車を含む低公害車への転換状況を把握していく

➤ (参考) 指針

1 特定事業者

条例第五十五条の二第一項に規定する特定事業者は、自らの事業活動に使用する自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質、騒音及び振動、二酸化炭素等による環境への負荷の低減を目的として、最新の自動車排出ガス規制基準適合車(以下「最新規制適合車」という。)の導入、低公害車の導入、自動車の使用の抑制その他のこの指針に定める内容について、同項の規定により自動車環境管理計画書を作成し、事業者自らの取組目標を設定し計画的かつ効果的に実施する。

削除予定

(一) 自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質の削減計画

特定事業者は、次に掲げるところにより事業活動に使用する自動車の導入計画を定め、実施するものとする。

- (1) 特定事業者は、自らの事業活動に使用する自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の実態を把握する。
- (2) 特定事業者は、それぞれの業種及び業態に応じ、自らの事業活動に使用する自動車から排出する窒素酸化物及び粒子状物質の削減を図る。

| | |
|----------------|---|
| 令和5年 12月 | 第1回 環境審議会 企画政策部会・大気環境部会合同部会 諮問 内容：基本方針、指針等の方向性 |
| 令和6年 3月 | 第2回 環境審議会 企画政策部会・大気環境部会 合同部会 内容：基本方針、指針等の素案 |
| | パブリックコメントの実施 |
| 令和6年 6月～7月頃 | 第3回 環境審議会 企画政策部会・大気環境部会 合同部会 答申 内容：基本方針、指針等の案 ➡基本方針・指針等の改定 |