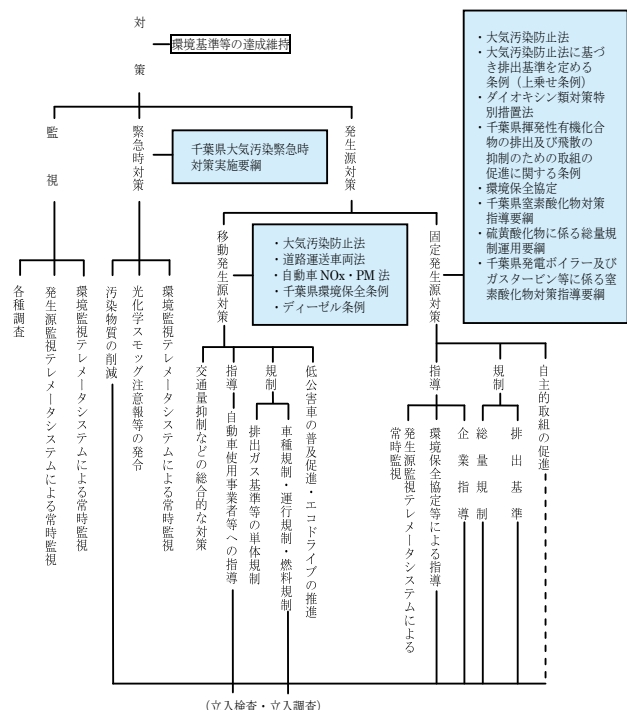


2. 県の施策展開

大気汚染に係る環境基準の達成・維持を目標として、図表 4-1-27 に示す体系で各種施策を講じています。

図表 4-1-27 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、臨海部の主要工場に対し環境保全協定(旧公害防止協定)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、従前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。

特に、ディーゼル自動車から排出される粒子状物質(PM)については、人の健康への影響が懸念されるため、平成13年6月に自動車NO_x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(自動車NO_x・PM法)」が公布され、規制が強化されました。

また、自動車NO_x・PM法は、県内16市を規制

対象としているため、県では、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)」を平成14年3月に公布し、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など、自動車の使用に伴う環境負荷の低減を図るため、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126局の大気環境常時監視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を行っています。

(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))、揮発性有機化合物及び「水銀及びその化合物」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、ばいじん及び有害物質(窒素酸化物を除く)について、特に排出の抑制を図る必要から、条例による*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通報することを義務付けています。

(ア) 硫酸化物

硫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 4-1-28)

図表 4-1-28 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 (昭和49年4月1日以降設置するもの)
	一般排出基準 (既設)	3.5 (昭和49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 (*m³/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 4-1-29、30)

図表 4-1-29 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 区域	総量規制基準
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 (m³N/h)
 W : 昭和51年9月30日(小型ボイラーについては昭和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昭和63年1月31日、ガス機関及びガソリン機関については平成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 : 昭和51年10月1日(小型ボイラーについては昭和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昭和63年2月1日、ガス機関及びガソリン機関については平成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 4-1-30 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
石油系燃料中硫黄含有率の許容限度	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)については、ばい煙発生施設の種類別に排出ガス1m³N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。

さらに、松戸市から富津市に至る11市については、この排出基準に代えて、大気汚染の実態を考慮し特に排出の抑制を図る観点から、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、平成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設置時期ごとに排出基準が定められています。

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平成22年度までに工場等の固定発生源からのVOC排出量を、平成12年度を基準年度として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）」を平成20年4月から施行しています。事業者から提出された平成30年度自主的取組計画書によると平成30年度のVOC排出量は、基準年度（平成12年度）に比べ6割程度削減される見込みです。

（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。

（カ）水銀及びその化合物

水銀による地球規模での環境汚染を防止することを目的とする「水銀に関する水俣条約」が、平成25年に国際会議において採択されたことを受け、大気汚染防止法の一部が改正され、水銀が規制対象に加えられました。平成30年4月に施行されており、事業者へ適切な指導を行っていく必要があります。

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行政目標として「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、平成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）VOC対策に係る指導

VOC条例に基づく「自主的取組の促進に関する指針」により、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を指導しています。

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、中小企業の事業所を対象に、「VOC対策アドバイス制度」を設けています。

（ウ）環境保全協定（旧公害防止協定）に基づく指導

千葉臨海地域の主要工場と県・関係市とで締結している環境保全協定により、協定工場に対して、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、揮発性有機化合物の排出抑制、粉じん対策の実施等を指導しています。

また、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。

（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。

ウ 立入検査

大気汚染防止法に基づく規制基準及び環境保全協定値の遵守状況等を確認するため、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。

平成30年度は、県が所管するばい煙発生施設のうち1,523施設に立入検査を実施しました。

なお、地方自治法に基づく指定都市である千葉市並びに中核市である船橋市及び柏市内の工場・事業場と大気汚染防止法に基づく政令市（市川市、松戸市及び市原市）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。

（図表 4-1-31、32）

図表 4-1-31 県が実施した法に基づくばい煙発生施設
立入検査結果（平成 30 年度）

	立入検査 事業所数	立入検査 施設数	測定 施設数	違反・ 不適合数	行政措置	
					改善 命令	改善 勧告
工場	189	956	28	0	0	0
事業場	229	567	12	0	0	0
計	418	1,523	40	0	0	0

注：立入検査事業所数、立入検査施設数、測定施設数は延べ数です。

図表 4-1-32 測定施設における汚染物質別の検査結果
（平成 30 年度）

検査項目		区分	検査 検体数	不適合 検体数
ばい煙	ばいじん		36	0
	硫黄酸化物		35	0
	窒素酸化物		39	0
	窒素酸化物を除く有害物質		10	0
燃料油中硫黄分			0	0
合計			120	0

注：検査検体数は延べ数です。

エ 冬季対策

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季に、工場・事業場に対し窒素酸化物の排出抑制等の対策を要請するとともに、平成 4 年度からは、自動車の使用抑制等と呼ばかれています。

（２）自動車排出ガス対策の推進

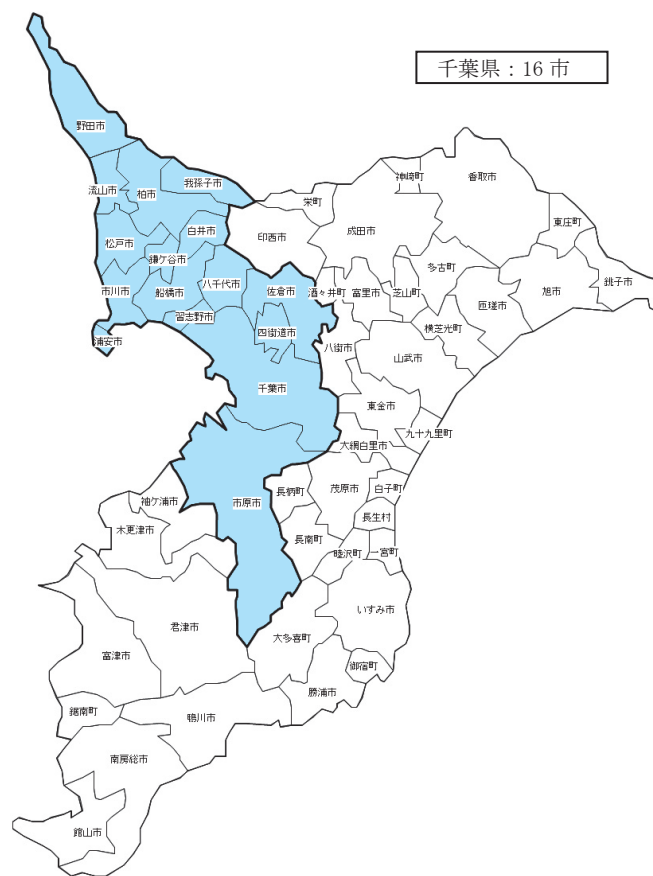
ア 計画の策定

県、市町村、関係機関・団体や県民が、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「千葉県自動車環境対策に係る基本方針」（平成 24 年 3 月策定）、及び自動車 NO_x・PM 法に基づく対策地域において令和 2 年度までに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する「第 2 期自動車排出 NO_x・PM 総量削減計画」（平成 25 年 3 月策定）に基づき、県では、関係機関と連携した自動車環境対策を推進しています。（図表 4-1-33）

「第 2 期自動車排出 NO_x・PM 総量削減計画」については、平成 28 年度に中間年度（平成 27 年度）の達成状況の確認・評価を行い、令和 2 年度の最

終目標達成の見通しを取りまとめました。

図表 4-1-33 自動車 NO_x・PM 法対策地域



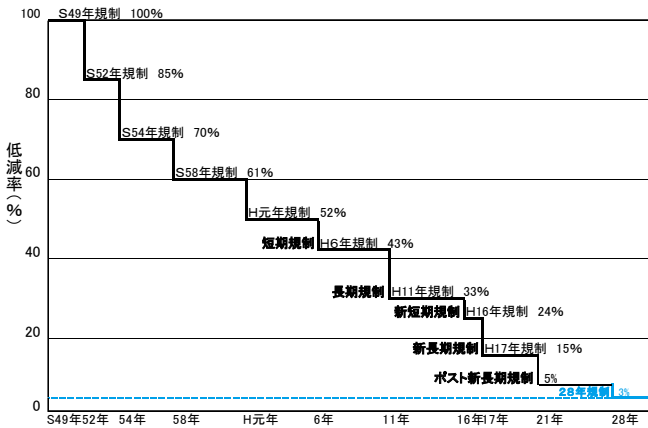
イ 自動車単体規制の強化

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。

規制対象物質のうち、NO_xについては、ガソリン・LPG 乗用車は「30 年規制」により昭和 49 年規制に比べ 98% 低減されています。また、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、昭和 49 年規制に比べ、平成 28 年 10 月から実施された「28 年規制」で、97% 低減されました。（図表 4-1-34）

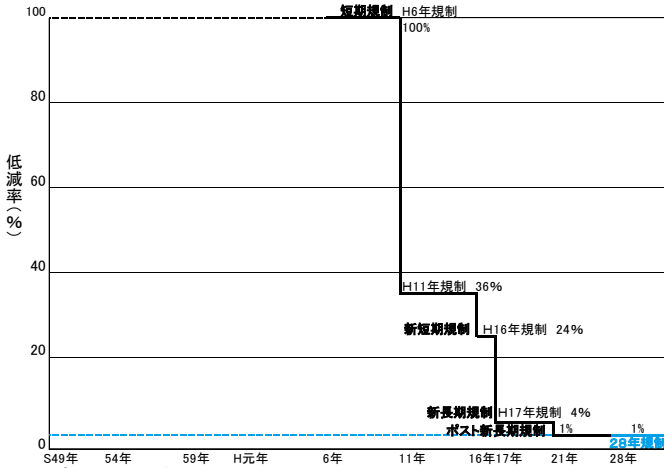
ディーゼル自動車の PM については、平成 5 年から平成 6 年にかけて初めて基準が定められた短期規制に比べ、重量車は「28 年規制」で、99% 低減されました。（図表 4-1-35）

図表 4-1-34 NO_x 排出ガス規制の強化



注：ディーゼル重量車(直接噴射式)の規制強化の推移。
(国土交通省自動車交通局技術安全部環境課作成資料をもとに作成)

図表 4-1-35 PM排出ガス規制の強化



注：ディーゼル重量車(直接噴射式)の規制強化の推移。
(国土交通省自動車交通局技術安全部環境課作成資料をもとに作成)

成 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	規制適用開始日
東京都	H12. 12. 22	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(東京都環境確保条例)	H15. 10. 1
埼玉県	H13. 7. 17	埼玉県生活環境保全条例	
千葉県	H14. 3. 26	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)	
神奈川県	H14. 10. 1	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平成 14 年 3 月に改正し、一定規模以上の自動車を使用する事業者への指導及び低公害車の導入義務付け等を盛り込み、内容の充実・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。

生活環境

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、平成 13 年 6 月に自動車NO_x法を改正し、PMを規制項目に加え、併せて規制基準強化を行いました。同法の適用地域外から適用地域に流入する車両に対する規制は行いませんでした。

そのため、首都圏の 1 都 3 県では、ディーゼル自動車排出ガス対策を効果的に促進するため、条例に基づくPM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、本県においても平

図表 4-1-37 県ディーゼル条例と自動車NO_x・PM法の比較

	ディーゼル条例【運行規制】			自動車NO _x ・PM法		
規制対象物質	粒子状物質（PM）			窒素酸化物（NO _x ）、粒子状物質（PM）		
規制地域	県全域 （自動車NO _x ・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、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		
規制内容	PM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	NO _x	車両総重量	PM	NO _x
	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自動車に限る。 (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、バススペースに限る。） （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NO _x ・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		
	ディーゼル条例【燃料規制】					
規制内容	PMを増大させる燃料をディーゼル自動車の燃料として県内で使用し、また販売することを禁止する。					
施行日	平成15年4月1日					
対象燃料	1 重油 2 重油を混和した燃料 3 次に掲げる燃料の性状に係る値のいずれかを満たさない燃料 (1) 90%留出温度 摂氏360度以下 (2) 10%残油の残留炭素分 0.1質量%以下 (3) セタン指数 45以上 (4) 硫黄分 0.001質量%以下					
罰則等	(1) PMを増大させる燃料を使用しているディーゼル自動車を運行し又は運行させている者に使用禁止命令 (2) PMを増大させる燃料を販売している者に販売禁止命令 (3) 使用禁止命令、販売禁止命令の違反者に対して50万円以下の罰金 (4) 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					

(ア) 運行規制に係る立入検査・調査

ディーゼル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。

さらに、より多くの車両を確認するため、走行中の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、平成16年7月から運用を開始しております。

(イ) 燃料規制に係る検査

排出ガス中のPMを低減させるため、県では、ディーゼル条例でPMを増大させる重油混和燃料等の使用・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。

エ 低公害車の普及促進等

(ア) 低公害車の普及促進

県内における*低公害車のうち、*電気自動車、*天然ガス自動車、ハイブリッド自動車等の普及台数は、平成30年度末で約40万台です。(図表4-1-38)

県では低公害車の普及を促進するため、千葉県環境保全条例により、県民及び事業者到低公害車の積極的な導入の働きかけや、一定台数以上の自動車を使用する事業者に対し、低公害車の導入を指導するとともに、中小企業による導入を支援しています。

また、県の公用車について、「千葉県公用車のエコカー導入方針」により、低公害車の積極的な導入を図るとともに、低公害車の普及に向け、*燃料電池自動車などの次世代自動車の展示や試乗会等の広報活動を実施しています。

図表 4-1-38 主な低公害車の県内普及台数
(平成31年3月末)

主な低公害車の種類	台数	【参考】全国
ハイブリッド自動車	約39.3万台	約836.3万台
*プラグインハイブリッド自動車	5,292台	122,128台
電気自動車	4,119台	107,709台
燃料電池自動車	58台	3,036台
圧縮天然ガス自動車	414台	9,673台
合計	約40.3万台	約860.5万台

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」

(イ) 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平成14年度から実施されています。

(ウ) 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「簡単!エコドライブ・テクニク」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、事業者にエコドライブに関する情報を提供しています。(図表4-1-39)

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が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4-1-40)

図表 4-1-39 「簡単!エコドライブ・テクニク」



図表 4-1-40 九都県市「エコドライブの方法」

安全運転につながる“エコドライブ”運転テクニック	
✔	ふんわりアクセル「eスタート」 最初の5秒で、時速20kmへ。それだけで燃費10%改善!
✔	加速・減速を減らすため、車間距離にゆとりをもとう 加速・減速が多いと、市街地では2%、郊外では6%燃費悪化!
✔	減速時は早めにアクセルを離そう エンジンブレーキを活用して、%燃費改善!

技術は不要!すぐに始められる“エコドライブ”	
✔	エアコンの使用は適切に エアコンをONにしたままだと、12%燃費悪化!
✔	タイヤの空気圧から始める点検・整備 タイヤの空気圧が適正値より不足すると、市街地では2%、郊外では4%燃費悪化!
✔	不要な荷物はおろそう 100kg重くなると、3%燃費悪化!
✔	ムダなアイドリングはやめよう
✔	渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
✔	走行の妨げとなる駐車はやめよう
✔	自分の燃費を把握しよう

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、平成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、国においては平成9年以降、5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、これからの物流に対する新しいニーズに応え、経済成長と国民生活を持続的に支える強い物流を実現していくため、平成29年7月に新たな「総合物流施策大綱(2017-2020)」を策定しています。

(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(P T P S : 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(E S 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。

(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当たり、国、地方公共団体、事業者及び国民の責務が定められており、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、京葉臨海部等において、環境基準を超過する地点が見られたことから、環境保全協定(旧公害防止協定)により排出抑制を指導するとともに、平成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。

県市で実施した調査では平成18年度から環境基準を達成しましたが、平成23年度は市原市の2地点で、平成28年度は市原市の1地点で環境基準が未達成でした。